

OTWARTE MUZEUM TECHNIKI



FUNDACJA OTWARTEGO MUZEUM TECHNIKI



Studenci przy pracy na śródkręciu.

Celem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki jest:

- rozwijanie świadomości uniwersalnych walorów dziedzictwa przemysłowego i technicznego, a poprzez ochronę dzieł cywilizacji technicznej, wspólnych europejskiemu kręgowi kulturowemu, budowanie więzi między ludźmi i narodami
- ochrona spuścizny techników polskich działających w kraju i na obczyźnie
- aktywna ochrona dziedzictwa technicznego w Polsce
- budowa Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu.

Pociąg holowniczy HP Nadbór 1958 foto kmr por. Mieczysław Wróblewski



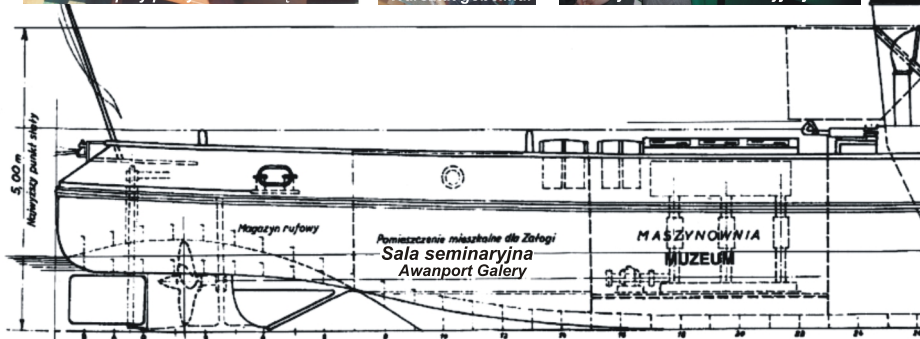
Studenci przy pracy na śródkrećcu.



Warsztat gobelinu.



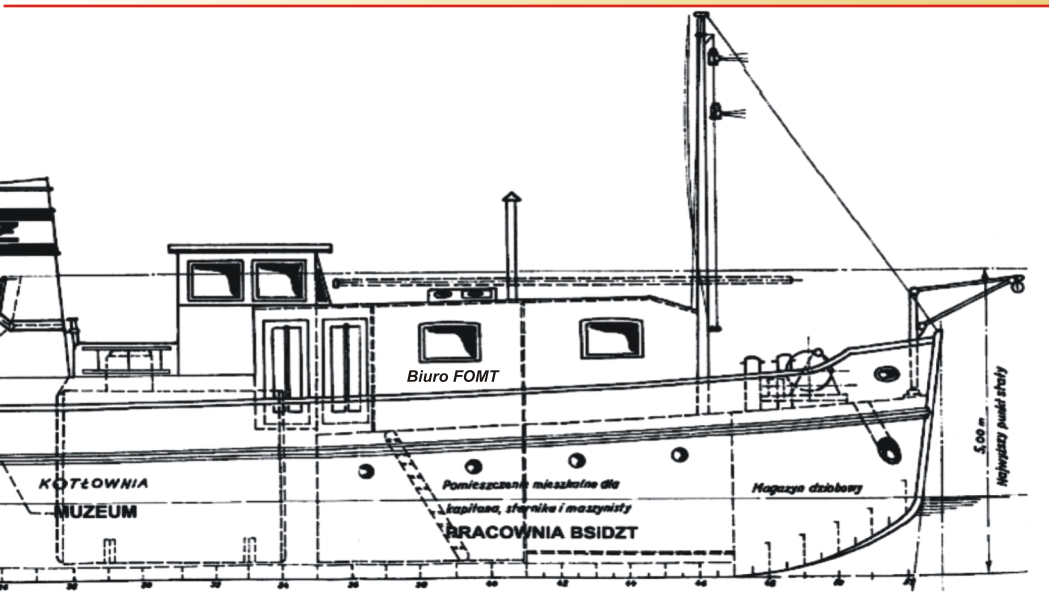
Wykład w sali seminaryjnej.



Holownik Parowy „Nadbór”



*Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
Element Otwartego Muzeum Techniki i Przestrzennego Muzeum Odry
„Muzeum Odry”*



18 grudnia 1946 r. zawarto polsko-holenderski traktat handlowy. Z kwot przeznaczonych na odbudowę gospodarki Polski 30 mln. florenów przeznaczono na budowę holowników dla „Polskiej Żeglugi na Odrze” (jej sukcesorem była „Żegluga na Odrze”, której tradycje kontynuuje „Odratrans” S.A.). W projektowaniu jednostek udział miała również strona polska. Kontrakt, podpisany 30 kwietnia 1947 r., Holendrzy zrealizowali do 1949 r.

Zbudowano 9 holowników z maszynami o mocy 500 KM, tzw. „dużych holendrów” klasy „Jarowid” i 13 z silnikami o mocy 250 KM - „małych”. Siostrzane jednostki „Nadborą” zyskały nazwy „Światopełk” (powstał jako pierwszy, stąd przyjęła się nazwa klasy „Światopełk”), „Bożydar”, „Bożymir”, „Bronisz”, „Chwalisław”, „Jurand”, „Mestwin”, „Mściwój”, „Radosław”, „Ścibor”, „Zbyszko” i „Sędziwój” od męskich imion słowiańskich. Chrzcziny „Nadborą” odbyły się 24 lipca 1949 r. w Rotterdamie.

W budowie serii holowników uczestniczyło wiele przedsiębiorstw związanych z holenderskim przemysłem stoczniowym. Kadłub i nadbudówki zbudowała stocznia Bijckers Maatschappij w Gorinchem (nr budowy 19/266/115). Maszyna parowa i mechanizmy pomocnicze są dziełem N.V. Boel'es Scheerswerven Maschinenfabriek (nr bud. 120). Kocioł powstał w J. & K. Smit's Kinderdijk (nr bud. 719). W 1954 r. stocznia w Koźlu zbudowała na podstawie dokumentacji holenderskiej dwa dalsze holowniki typu „Światopełk”, o nazwach „Bogumił” i „Bogusław”.

„Duże holendry”: „Jarowid”, „Kupała”, „Perkun”, „Trygław”, „Dażboh”, „Łada”, „Radgost”, „Swarożyc”, „Żywija”, o imionach bóstw słowiańskich, obsługiwały pociągi holownicze na Odrze swobodnie płynącej, od Wrocławia po Szczecin. „Małe” pracowały na Odrze Górnej skanalizowanej, od Koźła (Gliwic) po Wrocław. Na Odrę przybywały od maja 1949 r., po próbach prowadzonych w Holandii przez Odrzańską Komisję Odbiorów, w której pod kierownictwem inż. Zbigniewa Kuszewskiego pracowali również inżynierowie Lech Bogusławski i Czesław Śladkowski. „Nadborą” przyprowadzono w sierpniu, kanałami od Renu, przez Dortmund, Hannover, Magdeburg, Berlin, Hohensaaten. Pojawienie się „holendrów” na Odrze zapoczątkowało prawdziwie polską kartę w dziejach żeglugi odrzańskiej, a standaryzacja pozwoliła na sukcesywne wycofywanie z ruchu wielu starszych, nawet XIX-wiecznych jednostek (śrubowych, tylnio- i bocznokołowych), po 1945 r. zwykle dobywanych z dna rzeki, których zróżnicowana konstrukcja nastroczała wielu kłopotów eksploatacyjnych. „Holendry” długo decydowały o zdolnościach transportowych rzeki, eksploatowano je tak intensywnie, że w latach 50. XX w. wydawano nawet rozkłady jazdy pociągów holowniczych na Odrze. Złote dni statków parowych i „Nadborą” przeminęły w połowie lat 60., kiedy to na Odrę zaczęły wyruszać pierwsze pociągi pchane i zestawy combi.

Po wycofaniu z linii „Nadbór” pełnił od 1968 r. rolę pływającej kotłowni w Bazie Remontowej P.P. „Żegluga na Odrze”. Od 1975 r. wraz z „Mestwinem” pracował w Melniku na Łabie. Zaopatrywał plac budowy stopnia wodnego w parę technologiczną i w energię elektryczną. W tym celu w miejscu kajut rufowych załogi zabudowano agregat prądowłóczy i stację rozdzielczą.

„Mestwin” do Polski już nie powrócił, złomowano go w Czechach. Ostatniego z serii - „Nadborą”, próbowano w 1982 r., po przebudowie w stoczni w Malczycach, wykorzystać na akwenach Wrocławskiego Węzła Wodnego w roli lodołamacza.

Zadaniom tym nie sprostał a to z uwagi na kształt dziobnicy. Po prostu wbijał się w lód, z którego trzeba go było wyciągać. W 1983 r. odstawiono go na postojowisko Osobowice. W 1984 zdecydowanie pożegnano się z myślą eksploatacji „Nadbora” jako statku kruszącego lody.

W 1986 r. z inicjatywy Stanisława Januszewskiego, Jerzego Kultuniaka i Mariana Szwarca kierownictwo „Żeglugi na Odrze” zrezygnowało z likwidacji jednostki, ale kwestią otwartą pozostawała dalsza jej eksploatacja i bieżące utrzymanie. Podejmowane od 1991 r. próby ekspozycji i rewaloryzacji statku w roli pływającej kawiarenki nie przyniosły spodziewanych efektów. Sprawily jednak, że holownik wciąż trwał. W lipcu 1998 r. jednostkę przejęło Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki i oddało do dyspozycji Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Podjęto rewaloryzację holownika do roli statku laboratorium, statku szkoły i statku muzeum. Jeszcze na stoczniowej pochylni podjęła pracę placówka studiów i badań zabytków przemysłu i techniki Polski. W październiku 1999 r. „Nadbór” zacumował przy Politechnice, zainaugurowano wykłady historii techniki i archeologii przemysłowej, rokrocznie dla 200 studentów Politechniki Wrocławskiej, angażowanych również do prac konserwacyjnych jednostki. Statek odżył, stale powiększając kolekcję muzealiów i zasoby archiwum odrzańskiego. Dzisiaj jego pokład stanowi arenę różnych animacji kulturalnych, wystaw, koncertów, warsztatów konserwatorskich, inicjatyw rozwijanych również pod auspicjami Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór” i Fanklubu „Bractwa Mokrego Pokładu”.

„Nadbór” zapoczątkował budowę Muzeum Odry Fundacji. W 2001 r. stanął przy nim, odbudowany siłami Fundacji i studentów Politechniki Wrocławskiej, zabytkowy dźwig pływający „Wróblin” (1938), w 2004 barka towarowa, kryta „Ż-2107” (1936), przysposobiana do roli Centrum Interpretacji Dziedzictwa Technicznego Odry.



„Nadbór” i „Wróblin”



Studencki warsztat konserwatorski



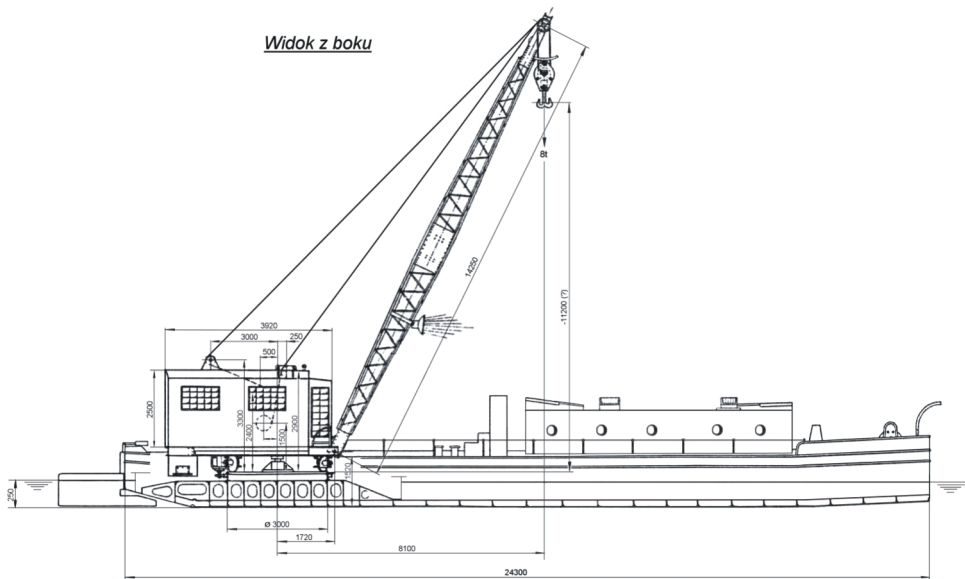
Spotkania Fanklubu



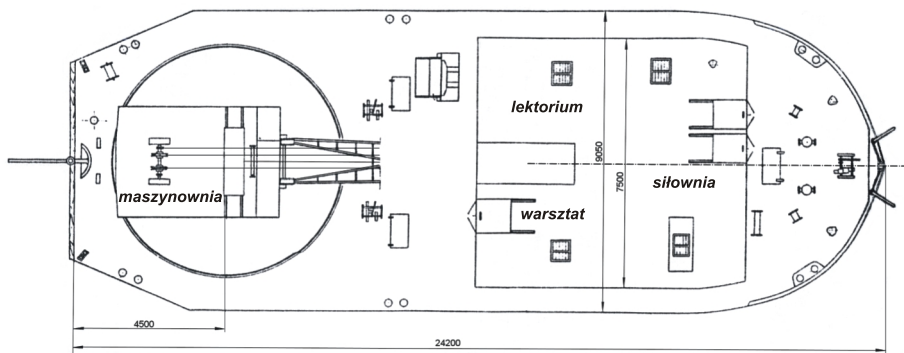
Wróblin-wykłady



Widok z boku



Widok na pokład



Statek-szkoła
Statek-laboratorium
Statek-muzeum

Dźwig pływający „Wróblin”, jedyny tego typu na polskich wodach śródlądowych, wyróżnia konstrukcja kadłuba ściśle związana z urządzeniem dźwigowym, którego maszynownia i 11-metrowy żuraw może się przemieszczać w promieniu 360°, z prędkością 4,3 m/min. Dźwig zasilany jest energią elektryczną prądu stałego 110 V, dostarczaną z własnego agregatu prądotwórczego o napędzie spalinowym. Ma udźwig 8 ton. Podnoszony jest z szybkością 9 m/min, wystarczający dla prowadzenia robót budowlanych, prac remontowych jazów, śluz lub akcji ratowniczych. Jednostka, o długości 24,2 m, szerokości 9,05 i zanurzeniu 0,67 m, nigdy nie posiadała własnego napędu. Holowana, od połowy lat 60. XX w. przemieszczana jest w systemie pchania. W związku z tym zdemontowano zbędny już ster płytkowy i urządzenie sterowe z kołem, wcześniej usytuowane na śródkręciu.

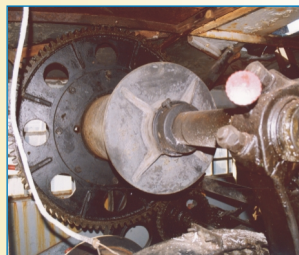
Dźwig zbudowano w 1938/39 r. w stoczni A. Riedel w Fürstenbergu nad Odrą. W 1945 r. wydobyto go z dna rzeki pod miejscowością Wróblin, której zawdzięcza swą nazwę. Przez wiele lat eksploatowano go przy remontach odrzańskich stopni wodnych i mostów. Bezpośrednio po wojnie z wód Starej Odry dobywał zatopione jednostki. Szczególnie zasłużył się przy budowie stopnia wodnego Brzeg Dolny (1954-1958) jazu, śluzy, elektrowni wodnej „Wały”. Wielokrotnie używano go w akcjach ratowniczych, jak tej na Rędzinie, gdy pod jazem zatonała motorówka „Bystrzyca” z załogą. Raz nawet ratowano sam dźwig, który spłynął na jaz rędziński. Czasami występował w roli pogłębiarki.

Kresu swych dni statek dożył w Przedsiębiorstwie Robót Hydrotechnicznych „Odra-2”. Gdy upadło 3 czerwca 2002 r. zakupiła go Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, już wcześniej nim zainteresowana, bowiem to z jej inicjatywy w 1998 r. DP „Wróblin” objęto ochroną prawną jako zabytek techniki.

Z pomocą studentów Politechniki Wrocławskiej odbudowano urządzenie dźwigowe, maszynownię i spalinowy agregat prądotwórczy. W 2003 r. dźwig pływający postawiono do dyspozycji Miejskiego Sztabu Antykrzysowego do działania na Wrocławskim Węźle Wodnym w sytuacjach awaryjnych i w akcjach ratowniczych. W sali wykładowej urządzonej w dawnych pomieszczeniach socjalnych załogi podjęto wykłady z historii techniki i archeologii przemysłowej dla studentów Politechniki Wrocławskiej, organizację wystaw, prelekcji, spotkań.

„Wróblin” szybko awansował do roli siedziby „Bractwa Mokrego Pokładu”, stając się jego statkiem flagowym i miejscem ekspozycji drogiej sercu pamiątek. Tutaj rozwija aktywność również Pracownia Architektoniczna Fundacji i niewielki warsztat konserwatorski prowadzony przez wieloletniego kapitana jednostki Mieczysława Balcerkiewicza, pod którego kierunkiem pracują również studenci, także pod- i na pokładach HP „Nadbór” i barki „Ż-2107”.

„Wróblin” ożył, także dzięki wielu mecenasom, wśród których znajdujemy i Odratrans S.A. i 3M Poland, Browary Dolnośląskie „Piast” i Mostmar Zarzeczce, Polski Rejestr Statków S.A., Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu i Centrostal S.A. Wrocław. Firmy „Dietrich”, „Korado”, „Roth”, „Umet”, „Hutmen” darowały mu urządzenia i armaturę centralnego ogrzewania, Politechnika Wroclawska wyposażenie „pływającej szkoły”.



Fanklub „Bractwo Mokrego Pokładu” od 2003 r. działa przy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i skupia wolontariat: weteranów żeglugi odrzańskiej i śródlądowej Polski, pracowników instytucji oświaty, gospodarki wodnej, przedsiębiorstw budownictwa wodnego, konstruktorów i projektantów statków, wszystkich zainteresowanych dziejami żeglugi śródlądowej, ochroną jej pomników, ożywieniem polskich szlaków wodnych, szczególnie Odry widząc w tym szansę rozwoju gospodarczego kraju. Organem „Bractwa” jest comiesięczny biuletyn „Z mokrego pokładu”, dostępny na stronie internetowej Fundacji. Członkowie i sympatycy Fanklubu spotykają się w każdy pierwszy czwartek miesiąca, o godzinie 17, na pokładzie DP „Wróblin”.



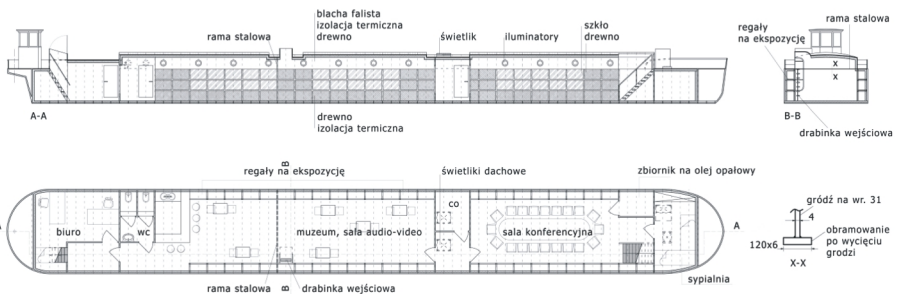
DP „Wróblin” 1958, foto kmrdr por. Mieczysław Wróblewski

Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe Pwr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór” od 2001 r. skupia studentów Politechniki i innych uczelni Wrocławia oraz młodzież zainteresowaną dziejami techniki. Organizuje wolontariat dla służby ochronie zabytków, prowadzi prace konserwatorskie, Międzynarodowe Warsztaty Archeologii Przemysłowej, sympozja, konferencje, laboratoria obszarów cywilizacyjnych, współpracuje z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki przy rewitalizacji statków odrzańskich i budowie Sowiogórskiego Muzeum Techniki, któremu przydaje rolę centrum studenckiego ruchu naukowego zainteresowanego ochroną dziedzictwa technicznego. Dzięki pomocy władz Politechniki Wrocławskiej HP „Nadbór” i DP „Wróblin” stały się ośrodkami ruchu studenckiego, którego centrum już wkrótce wzbogaci się o kolejną jednostkę, barkę towarową „Ż-2107”. Także w jej rewitalizacji studenci Politechniki Wrocławskiej odegrają rolę ważącą, nabywając kolejnych doświadczeń i doskonaląc warsztat przyszłego inżyniera, w którego wykształceniu praca przy zabytku znakomicie wiąże przeszłość z przyszłością.

Barka powstała w 1936 r. w stoczni bydgoskiej. Zbudowano ją w konstrukcji stalowej, nitowanej, jako krytą, z trzema ładowniami. Do 1989 r. barka eksploatowana była na Kanale Bydgoskim i na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w 1990 r. przeprowadzono ją do Szczecina i wykorzystywano w roli magazynu depozytu sprzętu pochodzącego z innych barek. W ładowni rufowej urządzono koszarkę, z miejscami noclegowymi dla 8 pracowników Żeglugi Bydgoskiej, zaś w rufowej kajucie socjalnej stację dyspozytorską i dozoru jednostek Żeglugi Bydgoskiej. W tych rolach barkę (na postoju) eksploatowano do 1998 r. W styczniu 2003 r. od barkę zakupiła Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, w 2004 r. przeprowadziła wymianę poszycia dna i konserwację kadłuba (pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków) w stoczni PORTA ODRA, po czym 6 grudnia 2004r. przyprowadziła jednostkę ze Szczecina do Wrocławia, podejmując przygotowania do remontu barki i jej adaptacji na Centrum Interpretacji Dziedzictwa Technicznego Odry.

Parametry techniczne - długość 41,78 m; szerokość 4,83 m, wysokość do najwyższej nierozbieralnej części 2,59 m; największe dopuszczalne zanurzenie 1,74 m; zanurzenie bez ładunku 0,437 mm; nośność 254 ton.

muzeum na barce



autor: mgr. inż arch. agnieszka czaderna

plan ogólny po adaptacji





Barka na pochylni PORTA ODRA



Porządki na barce

Przestrzenne, Sowiogórskie Muzeum Techniki jest instytucją Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, w sposób ciągły prowadzącą na obszarze cywilizacyjnym Gór Sowich, z udziałem społeczeństwa oraz właścicieli i użytkowników dóbr kultury technicznej, prace naukowo-badawcze, oświatowe i edukacyjne, konserwację, prezentację, ochronę krajobrazów kulturowych i przyrodniczych oraz nieruchomości i ruchomych dzieł kultury technicznej, reprezentatywnych dla środowiska i dziedziczonych stylów życia, wspierającą procesy demokratyzacji i poszukiwania nowych programów rozwoju lokalnych społeczności. Jego centrum ekspozycyjno-logistycznym są zabytkowe parowozownie Dzierżoniowa.



Parowozownia w Dzierżoniowie







Sesja w parowozowni



Drezyna „moja-twoja”



OBIEKTY UDOSTĘPNIONE

-  PAROWOZOWNIA DZIERŻONIOWA
1858/1900
-  FOLWARK DIERIGA XIX/XX w.
Bielawa
-  KOPALNIA SREBRA "SILBERLOCH"
XIV-XIX w. Walim
-  OTWARTE MUZEUM TECHNIKI
- Wrocław

PRZYGOTOWYWANE DO EKSPOZYCJI

-  LINIA KOLEJOWA NR 285
BYSTRZYCKA 1902-1904
-  BOCZNICA BIELAWSKA 1891
Dzierżonów - Bielawa
-  ELEKTROWNIA WODNA Lubachów
1912-1916
-  ZAPORA JEZ. BYSTRZYCKIEGO
1912-1917
-  KOPALNIA SREBRA MARIE-AGNES
XVI-XIX w. Bystrzyca Górna
-  STACJA POMP "CENTRALNA" 1909
Bielawa

www.nadbor.pwr.wroc.pl



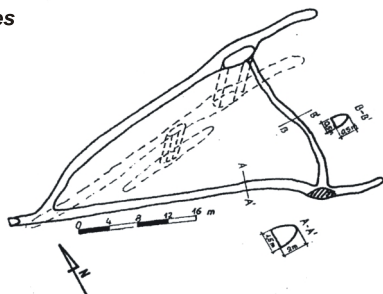
Świdnica Kraszowice-dworzec



Folwark w Biławie, 1896

Marie-Agnes

Wylot sztolni



Kopalnia rud ołowiu, cynku i srebra



Szybyk



Most kolejowy Olszyniec

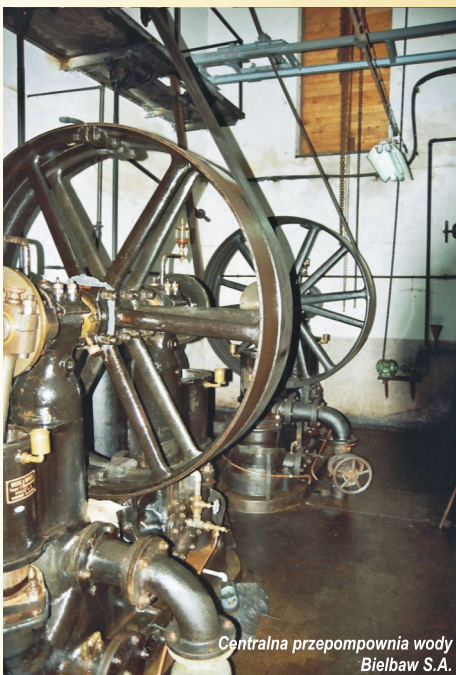
Chrońmy zabytki techniki



Śluza „Różanka”



Elektrownia wodna „Lubachów”



Centralna przepompownia wody
Bielbaw S.A.



Wieża ciśnienia „Na Grobli”, Wrocław



Zagórze Śląskie



Dworzec kolejowy w Jugowicach



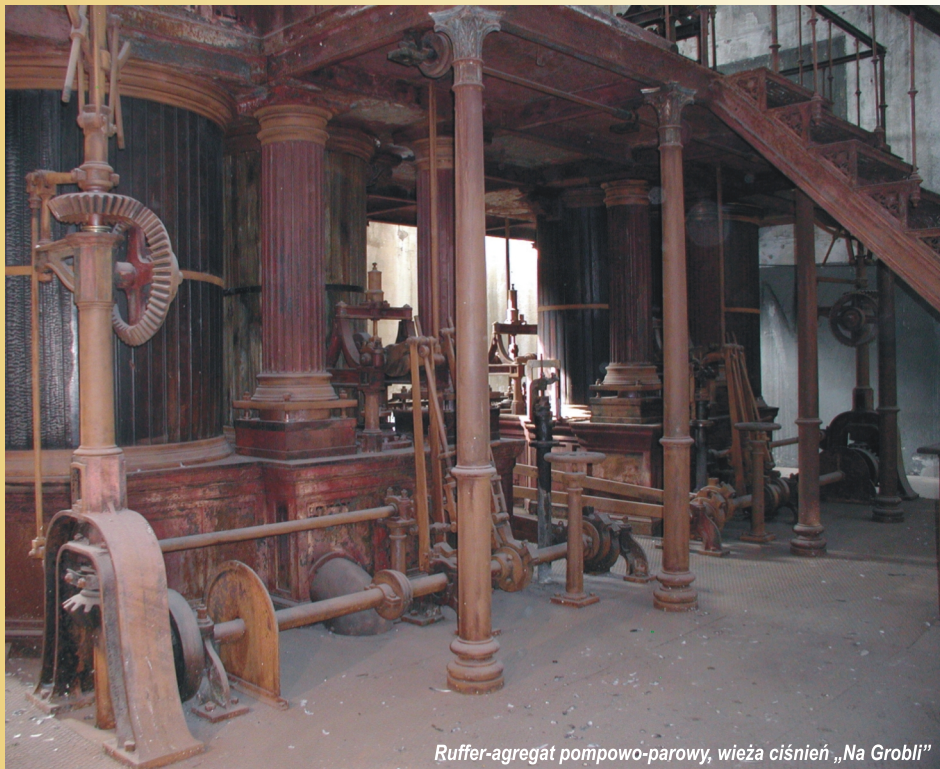
Śluza „Redzin”



Wieża ciśnień Klimma



Przepompownia wody, Świątniki



Ruffer-agregat pompowo-parowy, wieża ciśnień „Na Grobli”



Awanport Szczytniki



Jaz Bartoszowice



Młyn Mława



Pierwsza Elektrownia Miejska



Elektrownia Wodna Płn.-hydrozespoły



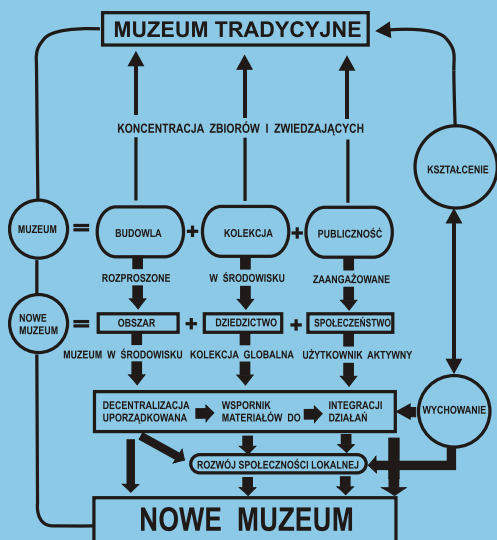
Elektrownia Wodna Wrocław



Most Tumski



Służba Mieszkańska



Fundacja Otwartego Muzeum Techniki jest organizacją pożytku publicznego. Możesz wesprzeć misję Fundacji wpłacając na jej konto 1% swojego podatku.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki od 2003 r. buduje i utrzymuje również Sowiogórskie Muzeum Techniki, przestrzenne, którego centrum stanowią dawne parowozownie Dzierżoniowa.

Ratując zabytki i udostępniając je społeczeństwu FOMT poszukuje środków na realizację zadań statutowych. Poszukuje ich także poprzez rozwijanie własnej aktywności gospodarczej. Wykonuje studia i dokumentację zabytków techniki, prace projektowe z zakresu architektury, budownictwa wodnego, konserwacji zabytkowych maszyn i urządzeń technicznych, świadczy usługi z zakresu turystyki industrialnej, prowadzi lekcje muzealne.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Holownik Parowy NADBÓR

50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego

www.nadbtor.pwr.wroc.pl

e-mail: nadbtor@pwr.wroc.pl

tel./fax +48/71/327-99-02; 0601-755-138

PKO BP II O/Wrocław 06 1020 5226 0000 60 02 0200 2244
z dopiskiem: na realizację zadań statutowych Fundacji

Sponsorzy:

