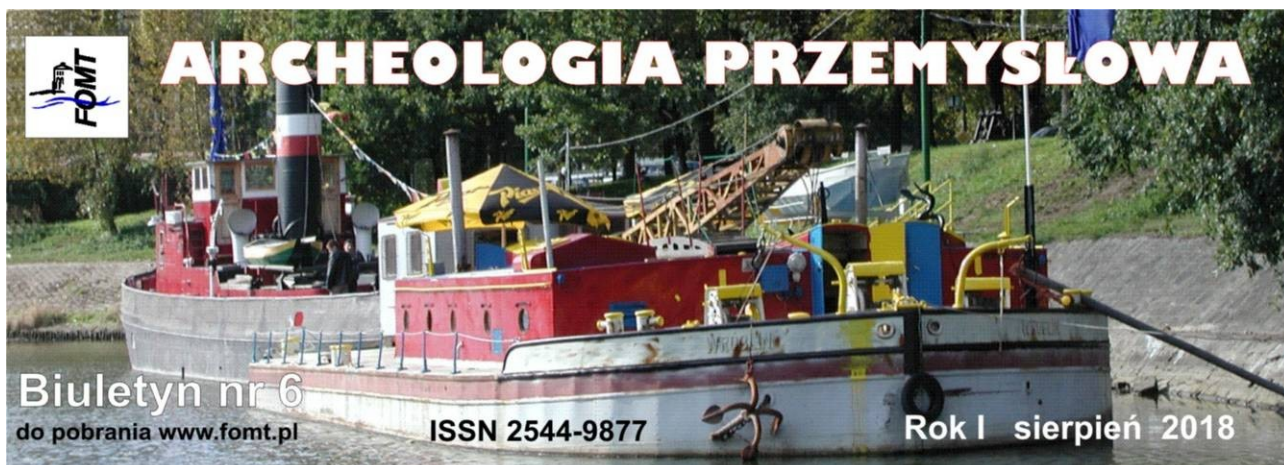




Ryszard Majewicz – kawalerem Odznaki Honorowej Zasłużony dla Województwa Dolnośląskiego

W dniu 28 czerwca 2018 r. przed rozpoczęciem Sesji Sejmiku Województwa Dolnośląskiego Paweł Wróblewski - Przewodniczący Sejmiku wręczył Dyplomy oraz złote Odznaki Honorowe „Zasłużony dla Województwa Dolnośląskiego” w uznaniu zasług dla Województwa. Złote, Honorowe Odznaki otrzymali: prof. Jan Dominik Wrabec oraz Ryszard Andrzej Majewicz.

Przedstawiając Ryszarda Majewicza, mgr inżyniera melioracji wodnych, starszego specjalistę ds. gospodarki wodnej Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu – Przewodniczący Sejmiku wyszczególnił zasługi, za które Odznakę nadano:

Ryszard Majewicz jest absolwentem Akademii Rolniczej we Wrocławiu i Politechniki Wrocławskiej – poddyplomowego studium archeologii przemysłowej, specjalistą gospodarki wodnej.

Pracując zawodowo w: ODGW, RZGW, RDLP – we Wrocławiu, działając w krajowych strukturach branżowych (gospodarka wodna) NSZZ „Solidarność” czynnie działał i lobbuje na rzecz utrzymania i rozwoju żeglugi na drogach wodnych Odry, przywrócenia Odrzańskiej Drodze Wodnej rangi międzynarodowej. Jest autorem koncepcji Wrocławskiego Tramwaju Wodnego (WTW). Współtworzył rządowy „Program dla Odry 2006” i realizował jego komponent leśny (obszary Dyrekcji: dolnośląska, katowicka, zielonogórska, poznańska, łódzka, szczecińska) w imieniu Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych.

Pełniąc funkcję radnego Rady Miejskiej Wrocławia pierwszej kadencji, jako v-ce Przewodniczący Komisji Ochrony Środowiska, doprowadził do Sesji Rady poświęconej Odrze i w jej konsekwencji do wieloletniej odbudowy najbardziej zniszczonych murów oporowych Starego Miasta i służy Mieszkańcom, jeszcze przed powodzią 1997 r..

Jest jednym z założycieli i wieloletnim v-ce Prezesem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki (której zadaniem jest m.in. „aktywna ochrona dziedzictwa przemysłowego i technicznego w Polsce, przede wszystkim na obszarze Wrocławia i regionów nadodrzańskich oraz włączanie go w obieg współczesnej kultury, organizację Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, stworzenie Muzeum Odry FOMT).



Aktualności



Jako członek Dolnośląskiego Klubu Ekologicznego promował projekt systemu ścieżek rowerowych w obszarze Wrocławskiego Węzła Wodnego, w tym legalnych ścieżek na wałach p-powodziowych (wyróżnienie w pierwszym ogólnopolskim konkursie ekologicznym pod patronatem Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa – razem z Panem Aleksandrem Gronkiewiczem). Jest jednym z autorów Parku Milenijnego (Tysiąclecia) nad rzeką Ślężą.

Działa na rzecz rewitalizacji systemów wodnych obiektów cennych przyrodniczo (Wodospad „Wilczki” w Międzygórzu, „Olszyny Niezgodzkie”, „Stawy Milickie”,

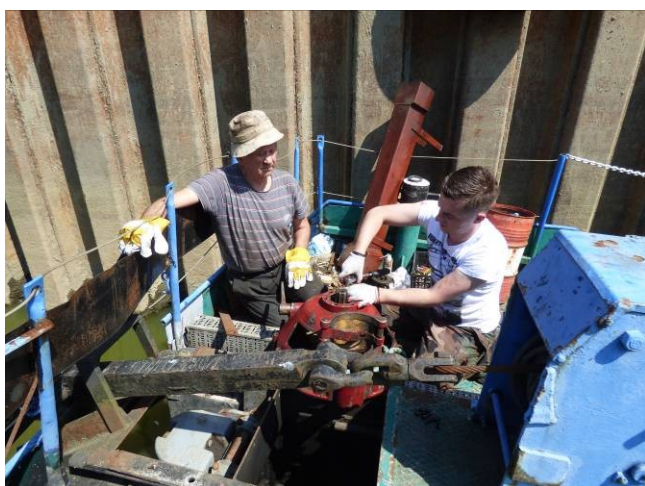
„Uroczysko Wrzosa”, Park w Henrykowie). Inicjował rozpowszechnianie roli Cystersów, jako zapomnianych inżynierów Średniowiecza. Pełniąc funkcję koordynatora Projektów „małej retencji”: „nizinnej” i „górskiej” POIiŚ 2007-2013 i 2014-2022 na terenie RDLP we Wrocławiu (Województwa Dolnośląskiego) przyczynił się do rozwoju oraz promowania Województwa Dolnośląskiego.

Gratulujemy Ryszardowi, a wyróżnienie to tym dla nas cenniejsze, że to już drugi działacz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki uhonorowany Złotą Odznaką Honorową Zasłużonego dla Woj. Dolnośląskiego.

Redakcja

Akcja Krab

10 lipca Marek Prokopowicz, Jacek Król i niżej podpisany spotkali się wieczorem w porcie Malczyce, przy Krabie. Chwila wahania. Wchodzimy na pokład czy wracamy? U naszych stóp pionowe, 8-metrowe nabrzeże i śliska stalowa drabina. Raz kozie śmierć!



Po chwili mamy energię elektryczną, światło w maszynie – wni Marek rozpoczyna demontaż z sprzęgła. Ale zanim do niego docieramy trzeba zdemontować prądnice, rozłą-



czyć wał napędowy do śruby, zdemontować osłonę sprzęgła. W końcu mamy tarczę.

Okładziny nie najlepsze ale z takimi pchacz mógł płynąć. W głębi rozwalone łożysko, posypało się w trakcie demontażu. Ono nie mogło wprowadzić nas w krzaki. Być może powodem awarii był wadliwy docisk sprzęgła. Jacek zabiera je do Świdnicy, do Metalowca, firmy znanej z regeneracji sprzęgieł. W sobotę 14 lipca powracamy do Malczyc, w ekipie wzmocnionej Antonim Prokopowiczem, mechanikiem „złotą rączką” i Marcinem Wrzesińskim. Po całodzienniej walce z oporem i złośliwością materii sprzęgło znalazło się na swoim miejscu.

Ja z Jackiem, Adamem Gawlikiem z Bytomia Odrzańskiego i Mariuszem Gajem przyjeżdżamy do Malczyc raz jeszcze, o świcie 19 lipca. Asystujemy piaskowaniu Kraba.

Okazuje się jednak, że dnia nie starczyło. Piaskowanie trwa jeszcze całą sobotę 21 lipca. Po wykonaniu tej roboty przez firmę przybyła z Poznania, a „*darła farbę do żywej stali*” z Adamem Gawlikiem i Jackiem Królem malujemy pokład, burty i piaskowane mechanizmy farbą

podkładową. Powłoki nawierzchniowe położymy we Wrocławiu. Wkrótce do Malczyc powróci też Marek z Marcinem i kpt. Wojciech Kato – podejmą próbę uruchomienia silnika, na co wcześniej nie stało czasu, robotę ze sprzęgłem zakończyliśmy bowiem niemal o północy. By dopłynąć do Wrocławia czekać musimy jeszcze na kataklizm wody z nieba.

Stoimy w porcie w błocie. To zapis z 10 lipca, Gdy piaszkowaliśmy, wody w porcie było na 3,5 metra. Przed nami rejs do wrocławskiej stoczni. Pochylnia, rewizja części podwodnej statku, usunięcie wibracji na kole sterowym i ew. luzów na wale i układzie sterowania śrubą.

Stanisław Januszewski

Izolacja kajut Nadbora

12 lipca, spóźnieni wobec harmonogramu robót, co powodowane było odkryciem, a następnie potrzebą usunięcia otworów powstałych wskutek korozji w sufitach kajut i w pokładzie, nie mówiąc już o konieczności przekonstruowania stelaży kratownicy ścian działowych, zakończyliśmy etap, który otwiera drogę montażu paneli ściennych.

Może nie tak od razu, wcześniej musimy położyć jeszcze płytę drewnopodobną i potraktować ją środkiem p-pożarowym.

Dzięki wsparciu prac konserwatorskich ze strony Gminy Wrocław, za nami już modernizacja instalacji c.o. i elektrycznej i zakończenie 12 lipca robót pod pokładem polegających na natrysku na burty, ściany działowe i sufity kajut materiału izolacyjnego. Podobnie jak na Irenie zdecydowaliśmy się na piankę poliuretanową, zamkniętą komórkową, posiadającą atest PRS, nakładaną pistoletem, która znakomicie sprawdza się na barce. Skorzystaliśmy

przy tym z usług znanej już nam wrocławskiej firmy Silpur, która w jeden dzień ogarnęła zadanie. Raz jeszcze zaprosimy ją na Nadbora, gdy izolować będziemy kajutę w nadbudówce pokładowej, biura Fundacji. Tam położymy grubszą warstwę pianki, 5 do 8 centymetrów.

Jak na razie otworzyliśmy front dla położenia na stelażu płyt OSB i czyszczenia żęzy, co pozostawiliśmy po piankowaniu.

Po wypiaskowaniu pomalujemy, przykryjemy członami podłogi i po wykonaniu jeszcze szeregu drobnych czynności zaczniemy układać okładzinę ścian i sufitów.



Dziedzictwo

Niszczyciele Tam

W latach 1913-1915 Niemcy zbudowały dwie tamy, jedne z największych w Europie zapór wodnych. Nowoczesne zapory na rzekach Mohne i Eder zaopatrywały w energię przemysłowe zagłębie Ruhry. Już w październiku 1939 brytyjski naukowiec, profesor Barnes Wallis, konstruktor sterowców z okresu Wielkiej Wojny oraz bombowca Wellington z okresu drugiej wojny światowej, przekonał ministerstwo wojny Wielkiej Brytanii o konieczności zniszczenia tam w celu niszczyielskiego sabotażu zaplecza przemysłowego hitlerowskich Niemiec.

Ministerstwo udzieliło naukowcowi wsparcia w jego eksperymentach, mających na celu wynalezienie broni zdolnej zniszczyć zapory.

Eksperymenty potwierdziły, iż najlepszy skutek odniesie eksplozja, która nastąpi w wodzie. Przeszkodą ku temu były specjalne sieci przeciwtorpedowe, skutecznie zatrzymujące pędzące po wodzie wybuchowe pociski. Wallis wpadł na wizjonerski pomysł, przypominając sobie zabawę w puszczenie kaczek.

Profesor wymyślił więc specjalną bombę, skaczącą po powierzchni wody, która omijała przeszkody i w końcu docierała do tamy, tym samym ją niszcząc. Nowy wynalazek czekała jednak seria niezbędnych eksperymentów.

Pozwoliły one na przekonanie do realizacji operacji samego Churchilla. 16 maja 1943 roku z lotniska w Scampton wystartowały bombowce Lancaster, uzbrojone w skaczące bomby. Po dotarciu nad cel pilotom RAF ukazała się zaporą. Lancastery zaczęły podchodzić do celu, a widoczność była znakomita. Wtedy niemiecka obrona przeciwlotnicza otworzyła ogień. Pomimo morderczego ostrzału bombowcom RAF-u udało się zniszczyć zaporę nad Mohne za pomocą skaczących bomb. Po zniszczeniu zapory, Lancastery ruszyły na zaporę na rzece Eder. Tam również spotkały się z zaciętą obroną artylerii, mimo to i tą zaporę udało im się unicestwić dzięki wynalazkowi Profesora Wallisa.



Skacząca bomba w akcji (źródło: <https://www.defensemmedianetwork.com/wp-content/uploads/2013/05/Dambusters.jpg>)

Z lecących nad tamy dziewiętnastu samolotów strąconych zostało osiem. Akcja RAF-u poskutkowała zniszczeniem obydwu tam jak i również tragiczną katastrofą w dolinach Ruhry, Mohne, Eder i Fuldy.

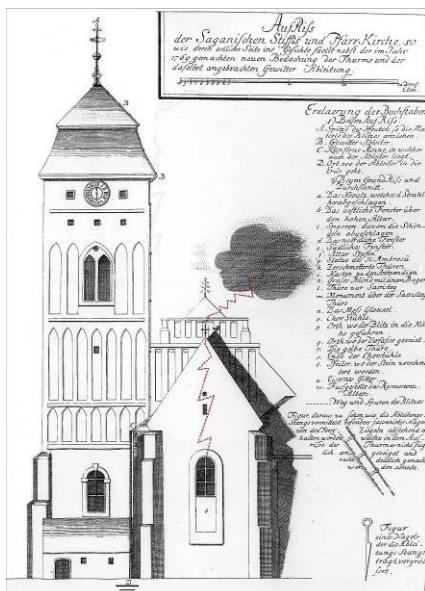
Miliony litrów wody porwały ze sobą mosty, linie kolejowe, fabryki, ludzi i zwierzęta.

Ofiarą wody padli ludzie w swych domach i schronach jak i również przymusowi robotnicy z Rosji i Polski. 750 z nich zginęło w odmętach. Kilka dni później z wody wydłobiono zwłoki około 1200 ludzi. Sukces brytyjskiej myśli technicznej i lotnictwa nad Trzecią Rzeszą miał tragiczne konsekwencje.

Michał Lityński

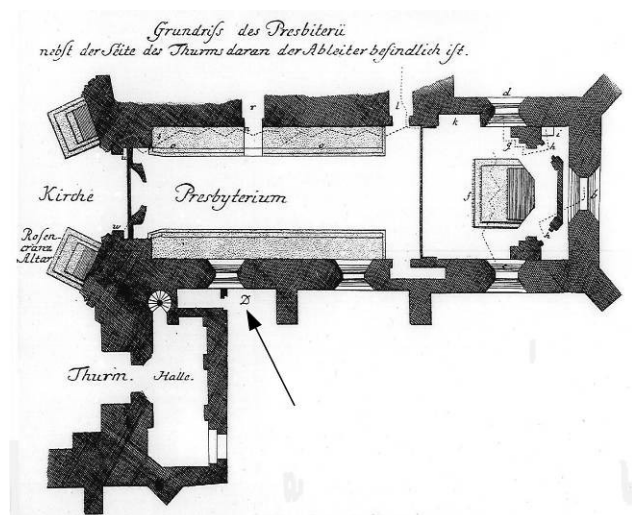
Piorunochron Johanna Felbingera w Żaganiu

Pierwszy piorunochron zamontował na swoim domu w Filadelfii jego odkrywca Beniamin Franklin w roku 1752. Pierwszy piorunochron w Anglii zamontowano w 1760 na latarni morskiej Eddy Stone w pobliżu Plymouth. Był to bardzo ważny obiekt ostrzegający żeglarzy przed skałą, która w przeszłości była przyczyną licznych zatonięć. Piorunochron zamontowany w Żaganiu przez opata Augustianów Johanna Felbingera w 1769 r. jest również bardzo wczesną instalacją.



Strona tytułowa dzieła Johanna Felbingera z 1771 r.

Kościół Augustianów w Żaganiu; przebieg wyładowania piorunowego z 18 maja 1749 oraz umiejscowienie instalacji piorunochronnej z prawej strony wieży zaznaczonym uziomem; widok współczesny kościoła



Wieża i prezbiterium, strzałki wskazują miejsce uziomu; rysunek Felbingea; widok współczesny

18 maja 1749 roku piorun uderzył w krzyż na dachu prezbiterium nad ołtarzem głównym kościoła Augustianów w Żaganiu. Przez niżej umieszczone okno wyładowanie wniknęło do wnętrza kościoła i poraziło księdza wypalając w jego sutannie dziurę wielkości połowy dukata. Na szczęście niegroźnemu porażeniu elektrycznemu uległ również Johann Ignac von Felbinger, późniejszy opat

Augustianów w Żaganiu. W 1769 roku Felbinger zainstalował piorunochron na wieży kościoła Augustianów. Po dwóch latach ukazała się 110 stronicowa praca Felbingera z 6 rozdziałami, w której opisuje on m.in. szczegóły budowy swego piorunochronu.

W pracy Felbingera znajdują się trzy rysunki fragmentów kościoła pokazujące przebieg wyładowania piorunowego

z 1749 roku oraz umiejscowienie instalacji piorunochronnej. Miedziany krzyż z połączonymi trzema ostrzami na wieży (dla, jak pisze Felbinger „*lepszego przycięcia elektryczności*”) z niżej umieszczonym wiatrowskazem spełniał rolę zwodu.

Przewód odprowadzający poprowadzony po prawej stronie wieży składał się z żelaznych prętów o średnicy jednego cala i długości 5 stóp. Każdy pręt połączony był z sąsiednim przez odpowiednie wygięcie ich końcówek. Zamocowanie prętów do muru wykonano za pomocą wbijanych haków. Najniższy odcinek przewodu odprowadzającego umieszczono wzdłuż rynny odprowadzającej wodę z dachu prezbiterium.

Uziom zakopany na zalecanej wówczas przez Franklina głębokości 5 stóp mieścił się przy wylocie rynny co zapewniało nawilgocenie gruntu.

W górnej części rysunku kościoła znajduje się napis: „Aufriß der Saganischen Stifts und Pfarr Kirche, so wie derch ostliche Seite ins Geschichte faellt nebst der im Jahr 1769 gemachten neuen Bedachung des Thurms und der dasselbst angebrachten Gewitter Ableitung”. Z jego treści wynika, że w 1769 roku wykonano remont dachu i jednocześnie zainstalowano piorunochron. Tak więc piorunochron w Żaganiu był wcześniejszy od piorunochronu zainstalowanego w Hamburgu rok później. Był to jednocześnie pierwszy piorunochron w Europie kontynentalnej.

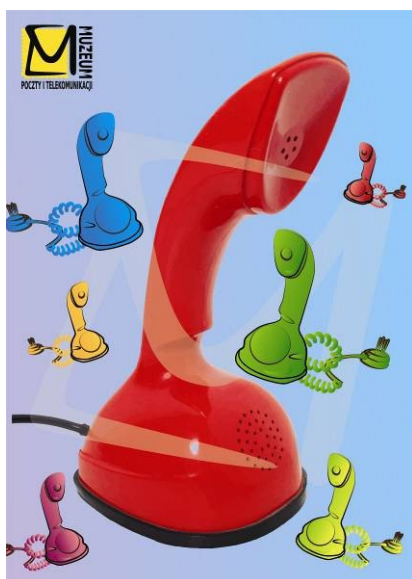
Krystian Chrzan

Ericofony – kultowe telefony w dobrym guście

Ericofon, potocznie zwany kobrą, był pierwszym jednoczęściowym aparatem telefonicznym wprowadzonym na rynek w 1954 roku przez szwedzką firmę L.M. Ericsson. Mikrofon, słuchawka oraz tarcza numeryczna zostały umieszczone w designerskiej obudowie dostępnej w 18 kolorach. Tę niespotykaną wcześniej różnorodność kolorystyczną uzyskano dzięki wykorzystaniu do ich wyrobu termoplastycznych materiałów. Po serii próbnej w 1954 roku większość produkcji została umieszczona w Karlskronie, gdzie w latach 1956-1982 wykonano ponad 2,5 miliona telefonów, z czego zaledwie 20% znalazło się na rynku szwedzkim.

Pierwotny wygląd ericofonów zmienił się, kiedy ich produkcją w Stanach Zjednoczonych zajęła się firma North Electric w stanie Ohio. Było to możliwe dzięki wykupieniu w 1951 roku przez L.M. Ericssona 60% udziałów tej firmy w celu uzyskania dostępu do rynku północnoamerykańskiego. Dotąd telefony Ericssona pochodzące z Europy nie mogły być podłączane do sieci na terenie Stanów Zjednoczonych z powodu monopolu, jaki posiadała Bell Telephone Company na tamtejszym rynku telekomunikacyjnym, nie pozwalając na używanie „obcych telefonów” w swoich obwodach.

Kiedy ok. 1961 roku w Stanach Zjednoczonych zaczęto produkować ericofony, przekształceniu uległa obudowa aparatu – stał się niższy i bardziej pochylony. Zmiana nastąpiła również w konstrukcji słuchawki. Płaska, równoległa do powierzchni obudowy słuchawka została ułożona pod mniejszym kątem, co sprawiło, że użytkownik Telefonu trzymał go bliżej twarzy. Różnice były zauważalne także w tarczach numerowych, które na całym świecie występowały w wielu wariantach, gdyż każdy rynek dopasowywał numerację alfanumeryczną do swoich potrzeb.



Telefon był reklamowany jako piękno zawarte w klasyce. Zarówno oczywisty, jak i widowiskowy projekt, połączony z łatwością obsługi, wyrazistymi kolorami i starannym wykończeniem, stał się alternatywą dla ciężkich, czarnych bakelitowych urządzeń, doskonale komponując się w każdym wnętrzu. Ponadto był to pierwszy telefon w Szwecji opatrzone nie tylko numerem, ale i własną nazwą, dzięki czemu postrzegano go bardziej jako produkt konsumpcyjny, niż kolejny model produkcyjny.

Prezentowane tutaj ericofony pochodzą z prywatnych zbiorów kolekcjonera Michała Grzesika, stanowiąc obecnie depozyt Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu. Te i inne aparaty będą prezentowane do 31 lipca 2018 roku na wystawie pt. „Ericofony – kultowe telefony w dobrym guście” w ramach prowadzonego przez Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu cyklu „Wystaw Jednego Ekspozatu”.

Izabela Majkut

Gazownia znad Nysy

Gazownia zgorzelecka pod względem wielkości była drugą po wrocławskiej, a trzecią na Dolnym Śląsku od powstania w latach 20.XX w. gazowni dzierzoniowskiej. Była jedną z największych w Niemczech, przepychem ceglanej architektury nie ustępując gazowniom Frankfurtu n/Menem czy Düsseldorfu.



Początki gazownictwa w Zgorzelcu sięgają roku 1854 kiedy to przy tzw. Zielonym Rowie (ob. teren Niemiec) uruchomiono pierwszy zakład gazowniczy. W 1906 r. jego rolę przejęła gazownia powstała przy ul. Fabrycznej, wyłączona z ruchu w 1973 r. i przysposobiona do roli rozdzielni gazu ziemnego. Problemy techniczne związane z odbudową gazowni po II wojnie światowej sprawiły, że gazownię węglową przywrócono do życia dopiero w 1949 roku. W międzyczasie, w latach 1946-1949, prowadzono tutaj rozdział gazu koksowniczego dostarczanego rurociągiem z koksowni wałbrzyskich, również do Görlitz w Niemczech.

W latach 80/90. XX w. zlikwidowano niektóre ze starszych obiektów, m.in. budynek generatorów wodnych, teleskopowe zbiorniki gazu, wodociągową wieżę ciśnień,

budynek wagi i portiernię. Tym niemniej zdołano utrzymać i adaptować do nowych zadań administracyjnych, magazynowych i warsztatowych zwarty i czytelny w kształcie przestrzennym i architektonicznym zespół ceglanych budowli, zdecydowanie kształtujących krajobraz kulturowy miasta. Większość utrzymanych obiektów powstała w latach 1900-1906. Z tego czasu pochodzą imponujące budynki siłowni energetycznej i kotłowni, aparatowni, tłoczni gazu, odsiarczalni, laboratorium i budynku dyrekcji. Ten jednorodny stylistycznie zespół, operujący oryginalną wersją historyzmu, wyrażanego językiem zaczerpniętym z różnych stylów, zwłaszcza baroku i gotyku pozostaje jednym z najcenniejszych w Polsce przykładem rozwiązań architektoniczno-przestrzennych i funkcjonalnych gazowni.

Poszczególne oddziały gazowni mieściły się w kilkunastu wolnostojących budynkach, liniowo połączonych drogami wewnętrznymi, zgodnie z wymogami realizowanych tutaj procesów technologicznych. Z uwagi na walory architektoniczne, historyczne i kulturowe najcenniejszymi pozostają zwarte z sobą budynki siłowni energetycznej i kotłowni, dawnej odsiarczalni, warsztatu naprawy gazomierzy (dawnej aparatuwni), tłoczni i relikwiarza piecowi.

Posadowiono je na planach rozległych prostokątów, wznosząc budynki jako murowane z cegły. Wielopłociowe dachy oparto na stalowych, kratownicowych konstrukcjach i pokryto dachówką ceramiczną. W elewacje wprowadzono stalowe wrota i stalowe okna typu przemysłowego, z krosnowymi podziałami. Elewacje licowano cegłą klinkierową, mury wieńczono dekoracyjnymi szczytami i wprowadzano na nie bogaty detal ceglanych lizen, nadłuczy, gzymsów, opasek, sterczyn i tynkowanych blend.

Od połowy lat 70. XX w. wyłączane z produkcji obiekty likwidowano, w latach 80. podjęto modernizację i zmianę funkcji utrzymanych. Dawną odsiarczalnę zamieniono na magazyn, aparatuwnię na warsztat naprawy gazomierzy, tłocznię na budynek administracyjno-socjalny, kotłownię na bazę transportu. W większości budynków wymieniono instalacje, pokrycie dachów, stolarkę okienną i drzwiową, gruntownie przebudowano lub wprowadzono nowe sa-

nitariaty, zorganizowano nowe podziały wewnątrz budynków. Z szacunkiem dla spadku przeszłości starannie odnowiono elewacje, uzupełniając ubytki tynków i oblicowania ceglanego. Stolarkę okienną z profili stalowych zastąpiono niestety plastikową. Niewiele też zachowało się z technicznego wyposażenia, poza sporą kolekcją gazomierzy. W dawnej aparatuwni utrzymano starą suwnicę. Na działce gazowni, od lat 80. eksponowany jest silnik parowy podwójnego działania, jednocyldrowy o mocy ok. 20 KM. W zgorzeleckiej gazowni podobnych silników było niegdyś kilkanaście, zasilane były parą z kotłowni zakładowej.

Dawna gazownia zgorzelecka należy dzisiaj do najlepiej utrzymanych w Polsce historycznych zespołów przemysłowych. Ekspresja ceglanej architektury znakomicie harmonizuje z zielenią rozległych trawników, starannie utrzymanymi drogami wewnętrznymi, zaskakującymi wnętrzami urbanistycznymi, bogatym detalem, rytmem otworów okiennych i tynkowanych płycin ceglanych murów. Oby ten przykład skłaniał do naśladowania i sprzyjał utrzymaniu zabytkowej substancji, dokumentującej czas industrializacji, obfitujący także w realizację harmonijnie łączące architekturę ze środowiskiem, świadomie zacieraające – jak w Zgorzlecu – agresywne oddziaływanie przemysłu na krajobraz przyrodniczy i kulturowy.

Stanisław Januszewski

Górnictwo

Dawne Kopalnie znajdujące się w centrum Wałbrzycha

Kopalnia Schweinitz/ Tiefbau

Dziś jest to ściśle centrum miasta, nieopodal pl. Grunwaldzkiego i projektowanego węzła przesiadkowego Wałbrzych Centrum, położone w odległości krótkiego spaceru od Rynku. W XVIII w. był to teren kopalni Schweinitz /Tiefbau, należącej do rodziny Hochbergów. Oba szyby: Konrad i Graf Schweinitz zostały unieruchomione ok. 1879 r. Po zakończeniu wydobywania budynki te adaptowano na inne cele - na początku XX w. obiekty szybowe szybu Konrad stały się piekarnią, maszynownią - szynkiem, później restauracją.

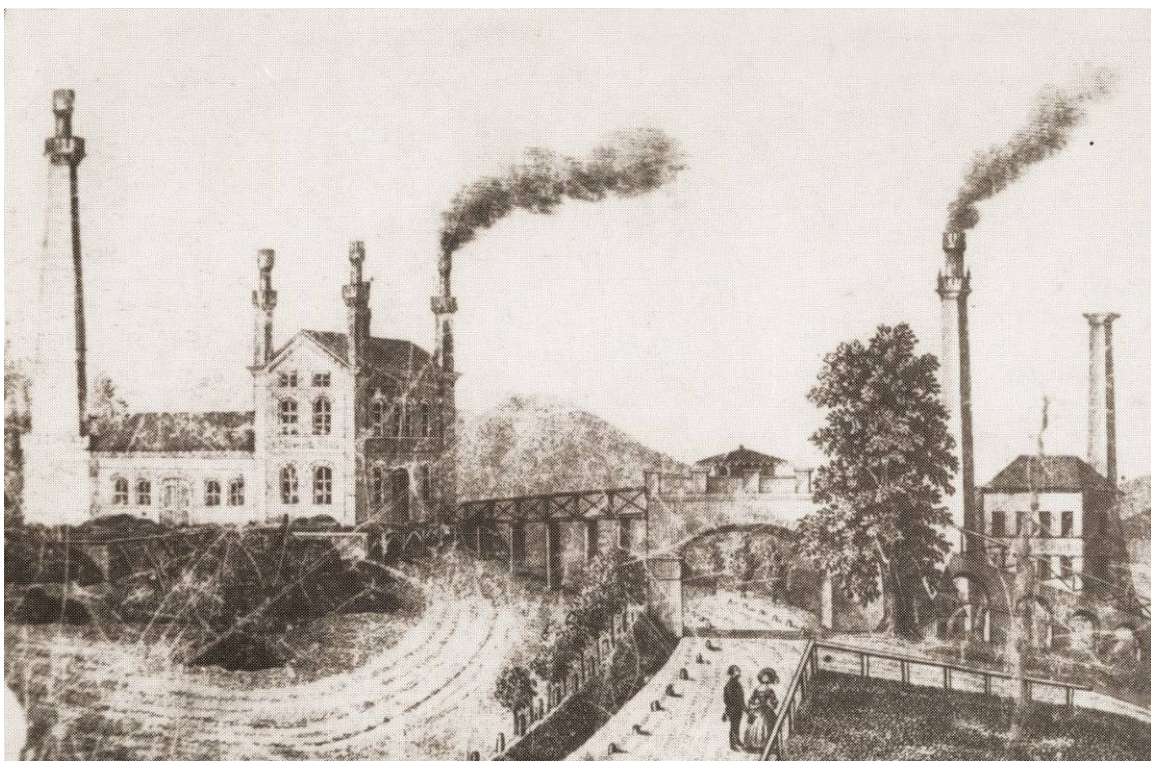
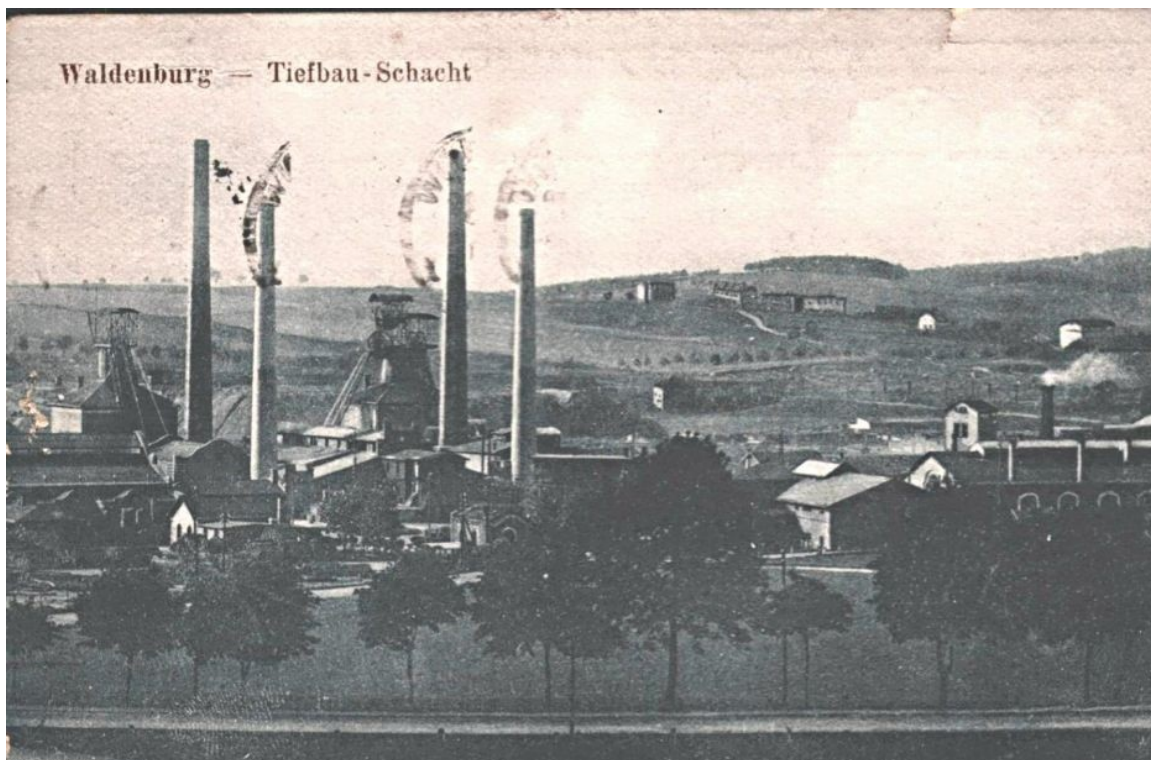
Natomiast cechownia z charakterystyczną wieżyczką została budynkiem mieszkalnym. Po drugiej stronie ul. Chrobrego, w pobliżu dzisiejszej ul. Szpitalnej, stał szyb Graf Schweinitz, którego budynki wyburzono w 1936 r. Oba szyby łączył wiadukt (usunięty wkrótce po zakończeniu wydobywania), na którym umieszczono kolejkę łańcuchową, służącą do transportu urobku. Do końca lat 90-tych XIX w. szyb Konrad pełnił rolę magazynu drewna.

Obecnie na terenie dawnego szybu Konrada (ul. Chrobrego 14) znajduje się warsztat samochodowy i Sala Bankietowa Pokoje Gościnne Konrad.

Obok znajduje się inny zabytek związany z górnictwem historii miasta. Właściciele zakładów przemysłowych, na czele z Hochbergami, chcąc uniknąć niepokojów społecznych, próbowali rozwiązywać problem mieszkaniowy budując osiedla patronackie. Pierwsze osiedle tego typu – osiedle „Czterech Domów”(„Vierhauser”) zostało zbudowane przez dyrekcję kopalń książęńskich około 1859/60 roku, w sąsiedztwie szybów „Konrad” i „Graf von Schweinitz”, na północny zachód od miasta (obecnie przy ul. Wysockiego).

Kopalnia Tiefbau (Maria)

Kopalnia rozpoczęła działalność w latach 70. XIX w., przed 1875 rokiem. Pod koniec lat 30. XX wieku wstrzymano wydobywanie z powodu znacznych szkód górniczych w centrum miasta.



Po 1945 roku nie została uruchomiona, podziemne wyrobiska służyły jako magazyn wody dla pobliskiej kopalni Bolesław Chrobry. W 1962 r. terenem nieczynnej kopalni Maria zarządzało kilka przedsiębiorstw: większość należała do Kopalni Bolesław Chrobry ale na części działały również Przedsiębiorstwo Paged (plac drzewny i tartak przy Skarżyskiej) oraz Przedsiębiorstwo Budowlane Przemysłu Węglowego, Grupa Robót nr 8 (też przy Skarżyskiej). Ostatecznie zrównana z ziemią w latach 60-tych (wysadzona).

Dziś częściowo w jej miejscu stoi Galeria Victoria. Miejsca młodzież nazywała Marię kopalnią wodną z racji znacznych podtopień na jej terenie.

Kopalnia Maria wyróżniała się niezwykłą architekturą – jej dwa, położone tuż obok siebie szyby, zdobiły tożsame wieże nadszybowe, połączone budynkiem pierwszej kotłowni i maszynowni. Z wielu wzniesionych wokół nich budynków zakładowych zachowało się kilka pomniejszych, w tym dawna portiernia. Wszystkie są dziś w ruinie

Elektryczne wyciągi szybowe „Julii”

Wyciąg systemu Koepe, w którym bęben linowy zastępuje okrągła tarcza kilkumetrowej średnicy na obwodzie wyłożona drewnem, zmiany ciężaru liny równoważy za druga lina podwieszona pod klatkami wyciągowymi, opatentowano w końcu lat 70. XIX w.





W wielu kopalniach Śląska bębnowe maszyny wydobywcze zastąpiono tarczowymi, w innych – jak np. w KWK Dymitrow - usuwano bębny i na ich osiach osadzano tarcze cierne Koepe. W innych jeszcze przypadkach – jak w szybie Sobótka w Wałbrzych – jeden z bębnow przebudowywano na tarczę cierną Koepe.

W szybie „Julia” znajdujemy dwa najstarsze na Dolnym Śląsku wyciągi szybowe typu Koepe. Pochodzą z 1911 roku, pracują na prądzie stałym. Posiadają napęd przetwórczy przez silnik trójfazowy.

Są to maszyny o układzie leżącym, bezpośrednio działające, o mocy pierwotnie 660, a obecnie 1500 kW i 2 x 695 kW. Średnica nośnika liny wynosi 5000 mm. Część mechaniczną maszyn wykonano w Zabrze, elektryczną w Berlinie, a instalującą urządzenia kopalnia wprowadziła wiele własnych innowacji patentowanych w Niemczech. Z wyciągami integralnie związane są zespoły przetwornic prądu przemiennego na stały z kołami Ilgnera, stanowiska maszynistów, także wyposażenie dodatkowe i aparatura kontrolno – pomiarowa z lat 1935-1939.



Zabytki te pracowały do końca XX stulecia, później przez wiele lat demonstrowano je w ruchu jałowym. Budując Park Wielokulturowy „Stara Kopalnia” z pietyzmem je, a także przetwornice, zakonserwowano. Ale wyrwano im zarazem i serca i zęby. Zlikwidowano przyłącza energii elektrycznej, z tarcz ciernych i kół kierunkowych na wieżach nadszybowych zdjęto liny. Tak, jakby dobro kultury nie mogło być eksponowane w ruchu, działając nie tylko na nasze zmysły wzroku lecz także słuchu, a nawet dotyku.

Stanisław Januszewski

Budownictwo lądowe

Most Osobowicki

Gdy w latach 1892-1897 budowano we Wrocławiu Kanał Miejski, który rozwiązać miał problem żeglugi prowadzonej Odrą przez centrum miasta i wyprowadzić ją z tego obszaru na nowo przemysłać musiano również kwestię budowy nowej przeprawy przez Starą Odrę, łączącej Osobowice z miastem, a istniejącej tutaj od XVI w. Prowadziła przez wielokrotnie odbudowywany most, zwany Groszowym (od pobieranego na nim myta).

W związku z modernizacją odrzańskiej drogi wodnej w latach 1895-1897, w miejsce drewnianego, dwuprzęsłowego mostu z początku XIX w. o konstrukcji kratowej zbudowano nową przeprawę, z uwagi na usytuowanie nowego portu miejskiego (powstałego w latach 1897-1901) przesunięto ją w górę rzeki o ok. 900 m.

Konstrukcję nowych mostów – południowego nad Kanałem Miejskim i północnego nad Starą Odrą oraz powstałym później tzw. Współczesnym Kanałem Żeglugowym projektował Artur von Scholz, znany konstruktor wrocławski, znany m.in. z realizacji w latach 20.XX w. wrocławskich elektrowni wodnych.

Kształt architektoniczny nadali im Karl Klimm i współpracujący z nim Richard Plüdemann, czołowi architekci wrocławscy, znani m.in. z tak interesujących realizacji jak wodociągowa wieża ciśnienia na Krzykach, remiza miejskiej straży pożarnej na ul. Gdańskiej, czy też Hala Targowa. Ich dzieła wyróżniały imponujące ceglane konstrukcje, elewacje i także detal.

Wiara Karla Klimma w możliwości tradycyjnego materiału sprawiła, że mosty Osobowickie zyskały wyjątkowy kształt. Mniejszy – południowy – zbudowano w układzie jednoprzęsłowym, w stalowej konstrukcji belkowej, nakrytej płytą żelbetu a wsparto go na betonowych przyczółkach licowanych płytami granitu.

Odminną formę zyskał większy most północny. Zbudowano go w ustroju 8-przędowym, w konstrukcji łukowej z cegły, w sklepieniach i w tarczach czołowych mostu klinkierowej, dwubarwnej, układanej w geometryczne kompozycje. Wsparło go na betonowych filarach i przyczółkach licowanych granitową okładziną. Most południowy zyskał żeliwne balustrady i kamienne ażurowe bariery na dojazdach, wypełnione żeliwną kratą, most zaś północny ceglany, arkadkowy, zamknięty profilowanymi, granitowymi płytami i wypełnione żeliwnymi kratami. Wjazdy na mosty ozdobiono 8 obeliskami, opatrzonymi od strony miasta datą „1897”, od strony zaś Osobowic – literą „W”. Nie istnieją już oryginalne słupy żeliwnych latarni i 4 wieżyczki na tarasach ponad podporami, także kamienna płaskorzeźba przedstawiająca żaglowiec.





Nieszcześciem wielu mostów jest zewnętrzne prowadzenie poprzez nie różnych instalacji technicznych i rurociągów, które podwieszane na wspornikach balustrady, skutecznie niszczą ich konstrukcję, nie mówiąc już o efektach estetycznych i sprzeniewieraniu się intencjom twórców, dla których budowla techniczna – most, miała być również dziełem sztuki, cieszącym oko przechodnia, wyrażającym wiarę w siły techniki, przeobrażającej świat i człowiekowi służącej.



Te przesłania niósł również materiał konstrukcyjny mostu północnego – cegła i sklepiona forma przęseł, i klinkierowa licówka, i bogaty ceglany detal, mocno osadzone w tradycji i niosące z sobą przesłanie dziedzictwa i trwałości, tak jak monumentalna forma mostu wyrażające wiarę i zaufanie do techniki. W odniesieniu do przeprawy nad rzeką nie było to bez znaczenia. Jakże bowiem nie pokładać wiary w siłę mostu i jego zdolność do opierania się mocy żywiołu i trudów przenoszenia obciążeń. Rzecz również w skali dzieła – przyjaznej człowiekowi i jeśli jest ona taka w przypadku mostu Osobowickiego to zawdzięczamy to talentowi jego twórców, z rozmysłem operujących ciepłem klinkierowej cegły. Na mapie przepraw odrzańskich drewniane i kamiennie-drewniane konstrukcje zastępowano w XIX stuleciu zwykle stalowymi, kratowymi, a od początku XX stulecia również żelbetowymi. Wznosząc nowe mosty rzadko sięgano ku tradycyjnym materiałom i sklepionym ustrojom nośnym.

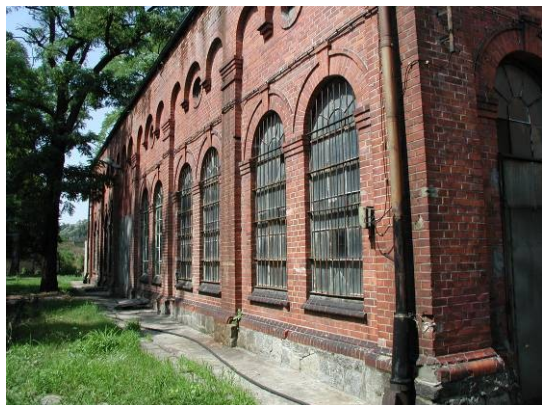
We Wrocławiu ceglane przęsła sklepione wprowadzono jedynie w trzyprzęsłowych mostach Oławskim (1882-1883), Szczytnickim (1890) i Pomorskim południowym (1904-1905). Zwykle zyskiwały kamienny detal. Most Osobowicki północny, drugi pod względem długości we Wrocławiu (242,5 m, szeroki na 16,0 m, z jezdnią o szerokości 9,95 m) jest w tym kontekście dziełem wyjątkowym i sytuować go można w rzędzie najwspanialszych mostów ceglanych Europy, mających również zaświadczać pozycję miasta na jej mapie, przydającym – jak

chcieli tego jego twórcy – splendoru miastu. W latach 1997-1999 poddano go gruntownemu remontowi, z pietyzmem odbudowano zniszczone ceglane balustrady, oczyszczono klinkierową licówkę sklepień i tarcz czołowych przęseł. W linii jezdni ponownie załśnił bogactwem rzeźby architektury ale nadal szpecą go rurociągi przesłaniające pyszne balustrady i deformujące elegancję sylwety i ceglanego detalu tarcz czołowych i tychże balustrad od wody.

Stanisław Januszewski

Fabryka włókiennicza

Przybyła w połowie XIX wieku z Nadrenii na Śląsk rodzina Schoellerów, w ciągu kilku dziesięcioleci (inwestując w różne gałęzie przemysłu) osiągnęła wielki majątek. W 1849 roku Leopold Schoeller odkupił zbudowaną w 1840 r. we Wrocławiu przez Gustawa Ruffera najnowocześniejszą wówczas - obok zakładu w Mysłakowicach - przędzalnię na Śląsku. Synowie Leopolda Rudolph i Philipp Eberhard w 1890 roku wzniesli na podwrocławskich Stabłowicach nową fabrykę. Liczyła początkowo 32 000 wrzecion i zajmowała obszar około 35 ha. Równocześnie z fabryką zaczęto wznosić wzorcowe osiedle robotnicze.



Początkowo zakład był przędzalnią i tkalnią bawełny, po kilku latach - przędzalnią czesankową. Od 1908 roku zarządzała nim spółka akcyjna „Schoeller'sche und Eitofer Kammgarnspinnerei A.G.” obejmująca i inne zakłady Schoellera. W 1926 roku wydzielono z niej fabrykę na Stabłowicach i stworzono odrębną spółkę "Stabelwitz Kammgarnspinnerei A.G. Breslau - Stabelwitz" zarządzającą zakładem aż do 1943 roku.

W pierwszym etapie budowy przędzalni stabłowickiej, w latach 1890-1891, wzniesiono główną halę szedowej przędzalni i zwarty z nią budynek maszyny parowej, kotłowni, warsztatów, stołówki i administracji a dalej wodociągową wieżę ciśnieniową, imponujący ceglany komin i kotłownię. Te ostatnią rozbudowano w latach 1908 -1910.

W latach 20. XX wieku - w ramach drugiego etapu rozbudowy zakładu - powstała hala oddziału przygotowawczego (czesalnia), nowe warsztaty mechaniczne, w halach zelektryfikowano napędy maszyn i urządzeń produkcyjnych. W tym czasie fabryka dysponowała też dwoma elektrowniami wodnymi na rzece Bystrzycy, z których starsza powstała już w 1912 r. Po rozbudowie przędzalnia

liczyła 40 200 wrzecion, a średnia produkcja w końcu lat 30. XX wieku sięgała 800 - 900 ton przędzy.

Podczas wojny maszyny przędzalnicze zdemontowano, a zakład przestawiono na produkcję zbrojeniową. Po zajęciu miasta przez Armię Czerwoną, wyposażenie techniczne fabryki wywieziono do ZSRR. Ogołocony zakład przekazano władzom Polski, które uruchomiły go w 1947 r. jako Państwowe Zakłady Przemysłu Włókiennego nr 22.

W latach 1949 – 1950 fabryka nosiła miano Stabłowickich Zakładów Przemysłu Włókiennego, do 1964 r. Stabłowickiej Przędzalni Czesankowej a od 1965 r. Wrocławskiej Przędzalni Czesankowej Wel-Tex.

W okresie powojennym teren zakładu znacznie powiększono, powstało wiele nowych obiektów produkcyjnych, ale w przeciwieństwie do starszych pozbawione są wartości estetycznych - wznoszono je z betonowych elementów prefabrykowanych i pustaków. Pierwsze nowoczesne przędzarki firmy Platt zainstalowano w zakładzie w roku 1958, wraz z zespołami przygotowawczymi firmy Textima i Prince Smith. Generalna modernizacja parku maszynowego miała miejsce w latach 1968 - 1971, uzu-

pełniona w latach 1976 - 1977 o wymianę przędzarek na oddziale przędzalni włóściwej. Wiązała się z ograniczeniem przerobu wełny i zwiększeniem stosowania włókien chemicznych. W 1974 roku osiągnięto produkcję 4 414 ton przędzy, przy zatrudnieniu 2 045 osób. Po 1975 roku problemy z importem surowca spowodowały stopniowy spadek produkcji i zatrudnienia. Ogólny kryzys przemysłu włókienniczego i spadek koniunktury spowodowany m.in. utratą rynków wschodnich doprowadziły w 1995 r. do ustanowienia zarządu komisarycznego, a w 1999 sąd ogłosił upadłość zakładu. Produkcję wstrzymano, a większość wyposażenia technicznego zbyto.

W 2002 r. starszy, historyczny zespół fabryki sprzedano nowemu właścicielowi, który adaptując go dla potrzeb zakładu poligraficznego dokonał aktu barbarzyńskiego – wyburzył kotłownię z 1908-1910 r. i komin, stanowiący dominantę krajobrazową i symboliczny znak fabryki. I nie zapobiegło temu objęcie zespołu ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków.

Mimo tych i innych strat zabytkowej substancji do dzisiaj czytelne pozostały jednak związki funkcjonalne poszczególnych obiektów, w dobrym stanie utrzymywane są konstrukcje wewnętrzne hal i ceglane elewacje, także układ

przestrzenny i architektura osiedla mieszkaniowego – jednego z najcenniejszych we Wrocławiu - kształtowane w duchu historyzmu wyrażanego językiem neogotyku i modernizmu.

Najstarszym i zarazem największym obiektem jest główna hala przędzalni, zwarta z budynkiem mieszczącym niegdyś maszynę parową oraz przybudówką pierwotnie mieszcząca warsztaty i pomieszczenia socjalne, później warsztaty i dział rymarni.

Wielka jednokondygnacyjna hala przekryta jest szedowym dachem wspartym na drewnianych podciągach i żeliwnych słupach. Elewacje, do końca XX w. licowane czerwoną cegłą, kształtowane są w neogotyckiej wersji historyzmu przemysłowego.

Zespół budynków dawnej przędzalni do dzisiaj tworzy zwarty układ przestrzenny dużego zakładu przemysłowego budowanego równocześnie z osiedlem robotniczym od lat 90. XIX wieku do lat 30. XX wieku. To unikatowy w skali Wrocławia model fabryki włókienniczej z czytelnymi związkami funkcjonalnymi poszczególnych obiektów i fazami rozbudowy, kształtujący od ponad stu lat krajobraz kulturowy osiedla Stabłowice.

Stanisław Januszewski

Budownictwo wodne

Śluzy Kanału Gliwickiego

Z możliwości przewożenia produktów wodą korzystano na Górnym Śląsku od lat 1789 — 1822, kiedy to powstał Kanał Kłodnicki — budowla do dzisiaj zadziwiająca oryginalnością rozwiązań. Pierwszy jego odcinek biegł podziemnymi sztolniami kopalnianymi z początkiem w Chorzowie, a ujściem na powierzchnię w Zabrze, drugi z Zabrze w kierunku Gliwic. Trzeci z Gliwic w rejon twierdzy kozielskiej, gdzie łączył się z Odrą. Z czasem przepustowość kanału stawała się niewystarczająca i to mimo ciągłych jego modernizacji. Niskie stany wody uniemożliwiały wprowadzenie taboru wodnego o większej ładowności, uciążliwymi stawały się w Koźlu przeładunki na większe barki odrzańskie. Kanalizacja Odry od Wrocławia do Koźła, połączona z generalną modernizacją drogi wodnej, zakończona w początkach XX wieku, ponownie wywołała potrzebę nowego połączenia Odry z Zagłębiem Górnośląskim.



Kanał Gliwicki, którego koncepcję dyskutowano od lat 20. XX w., łącząc Śląsk Górny z Odrą od Gliwic po Koźle, ożywiać miał produkcję przemysłową i wymianę towarową Śląska z Niemcami. Spójrzmy nań nie tyle jako na dzieło polityki gospodarczej, co kultury technicznej. Zrealizowano je w latach 1934 — 1939 tworząc jedną z najnowocześniejszych dróg wodnych Europy. Powstawaniu kanału towarzyszyła budowa zbiorników wodnych w Dzierżnie zasilających go w wodę, urządzeń sterujących wodą zbiorników (przepompowni, jazów, upustów), regulacja biegu rzeki Kłodnicy, z którą kanał krzyżuje się w okolicy Lenartowic (tam wody rzeki skierowano do syfonu, z którego wypływając bieżą dalej swym korytem).

Zbudowano również 20 mostów drogowych i 3 kolejowe. O przepustowości 40-kilometrowego kanału jako szlaku żeglownego decyduje 6 śluz: Kłodnica, Nowa Wieś, Sławęcice, Rudziniec, Dzierżno, Łabędy — o łącznym spadzie 43,6 m. Zbudowano je jako komorowe (długości ok 72 m i szerokości 12 m), w układzie bliźniaczym. Umożliwiały śluzowanie zespołu złożonego z holownika i jednej z barek typu stosowanego wówczas na Odrze (wrocławka, berlinka, „Plauer” lub „Finow”), zakładając możliwość przechodzenia statków o ładowności do 1000 ton i długości 70 metrów.

Komory śluz wykonano z brusów stalowych typu Painer (Kłodnica, Dzierżno) i Larsena stabilizowanych u góry kotwami, a w dole betonową płytą denną. Głowy śluz zbudowano z żelbetu. System zamknięć opracowano w zależności od wysokości piętrzenia: dla spadów 4,2-6,25 m użyto wrót wspornych z zasuwami segmentowymi; dla spadów 10,3-10,4 zastosowano w głowie dolnej wrota podnoszone z zasuwą Stoneya, a w głowie górnej wrota segmentowe opuszczane w dół, osadzone mimośrodowo.



Napełnianie i opróżnianie komór prowadzono przez zasuwę segmentowe wrót lub bezpośrednio przez wrota. By ograniczyć energię przelewającej się wody opracowano komory tłumiące. O nowoczesności budowli, ich sprawności i parametrach ekonomicznych przesądza do dzisiaj powiązanie rozwiązań konstrukcyjnych i funkcjonalnych śluz ze stosunkami wodnymi strefy kanału. Dla oszczędnego gospodarowania wodą zrezygnowano z kosztownych kanałów obiegowych. W głowach górnych śluz wprowadzono kanały łącznikowe zamykane zastawkami. W trakcie śluzowania statków umożliwiały przerzut wody do bliźniaczej komory co dawało oszczędność rzędu 47%. Procesy śluzowania statków całkowicie przy tym zautomatyzowano i zelektryfikowano, napędy ręczne stosując jako awaryjne.

Kanał Gliwicki to ciąg nadal funkcjonujących, oryginalnych śluz, z których Kłodnica i Dzierżno są największymi w Polsce. To ekspozycja różnych rozwiązań technicz-

nych, m.in. wrót: wspornych, podnoszonych i segmentowych. Jego budowę wprowadzają również w świat sztuki i architektury. Śluzy Kanału Gliwickiego to zwarte, symetryczne układy przestrzenne. Gigantyczne komory, pomiędzy którymi osadzono budowle sterowni, otrzymały staranną oprawę architektoniczną nawiązującą do sztuki funkcjonalizmu w jej wydaniu modernistycznym.

Mamy do czynienia ze statecznością i dynamizmem, ze stałością granitowych brył, zaufaniem do materiału — kamienia i stali — z szumem przelewającej się wody, z pionowym ruchem barki w kanale, odsłaniającej załozde wciąż nowe perspektywy. Zespoły urbanistyczno-architektoniczne śluz nasuwają skojarzenia z architekturą okrętową. Ich forma jest spójna z programem użytkowym „domu maszyny” i znakomicie harmonizuje z krajobrazem przyrodniczym.

Stanisław Januszewski

Stocznia Ratowice

Niestety, w przypadku stoczni w Ratowicach Uhlemann, nie zamieścił żadnej wzmianki o jej pracy, a przecież jej istnienie już było zaznaczone na mapie z czasu przed wybudowaniem stopnia wodnego Ratowice. Udało się nam ustalić, że po przejściu od Rosjan, stocznia była zarządzana przez Administrację Dróg Wodnych.



W roku 1952 została przekazana P.P. Żegluga na Odrze, a w 1954 roku Wrocławskiej Stoczni Rzecznej i traktowana była jako jej warsztaty remontowe, do chwili jej likwidacji, czyli do 1959 roku. Jedyną obszerną historię stoczni w Ratowicach spisała Pani Krystyna Skowera z Towarzystwa Przyjaciół Ratowic, którą w całości przedstawiam:

„W 1865 r. niejaki Christian Maskos wybudował w Jelczu stocznnię remontową. Istniała ona do 1897 roku kiedy to właściciel z powodu zamulenia tamtejszego odcinka starorzecza Odry przeniósł swój zakład do Ratowic. Tutaj budowano na początku barki drewniane, później stalowe z drewnianymi pokładami, a na końcu nowoczesne, motorowe do 700 t nośności. Z powodu trudności finansowych wystawiono stocznnię na sprzedaż.

W 1929 roku objął ją w posiadanie przybyły z Koźła Adolf Gasde. Początki nowego właściciela były niezwykle trudne. Długotrwałe zimy i światowy kryzys gospodarczy lat trzydziestych spowodowały znikomy ruch transportowy na Odrze i zleceń na naprawy prawie nie było. Pierwsza od podstaw wybudowana u nas barka o nazwie „Europa” powstała w 1930 r. na zamówienie mieszkańca Ratowic Franza Stobrawe. Od 1934 r. wraz z rozwojem gospodarki niemieckiej zaczął się dobry okres dla stoczni. Oprócz licznych remontów zaczęły także napływać zlecenia na budowę barek motorowych. Jedną z nich „Irene” miała 16 m długości, 4,6 szerokości i 220 PS. Kolejne były jeszcze większe i nowocześniejsze.

Nabrzeże stoczniove miało ok. 100 m długości, a podnośnik statków miał 50 m głębokości. Jednocześnie na po-

chylni mogły stać 4 barki. Na terenie zakładu mieściła się także stolarnia, kuźnia, hala z maszynami, budynek biurowy oraz dom rodziny właściciela, który to dom uległ zniszczeniu podczas bombardowania pod koniec wojny. Stocznia w swoim najlepszym okresie zatrudniała 60 osób i wyszkoliła 18 skutników.

W 1942 r. rozpoczęto budowę dużej, 400 tonowej, motorowej barki. W momencie zajęcia Ratowic przez Rosjan jednostka była już w 80% gotowa. Żołnierze radzieccy przetransportowali ją drogą rzeczną do Oławy, gdzie pełniła rolę zniszczonego przez działania wojenne mostu. Później barkę zabrano do Kaliningradu. Podobny los spotkał większość statków i część parku maszynowego.

Po zakończeniu wojny stocznia z powodzeniem kontynuowała swoją działalność. Żadna nowa jednostka już nie powstała, natomiast naprawiano stare barki, których wiele w okolicy się znajdowało.

W latach 1948-1952 zakład został wydierżawiony przez Czechów i działał pod zarządem Czechosłowackiej Żeglugi na Odrze. Po tym okresie, aż do 1959 r. ponownie kierownictwo objęła Żegluga na Odrze. Po wojnie stocznia zatrudniała ok. 120 osób, zarówno kobiety jak i mężczyźni i przed powstaniem Jelczańskich Zakładów Samochodowych stanowiła główne źródło utrzymania dla większości ratowickich rodzin. Jeszcze przez wiele lat po 1945 roku, w starym dorzeczu Odry zacumowane były skorodowane statki, które stały się ulubionym miejscem zabaw zażywającej kąpieli dzieciarni. Później przetransportowano je do Wrocławia, gdzie przeznaczono na złom.



Jedna z barek ocalała i nadal znajduje się na terenie naszej miejscowości, o czym wiedzą tylko najstarsi mieszkańcy. Zima 1946 r. trwała długo i była szczególnie mroźna. Odra zamarzła i w wyniku spiętrzającej się kry nastąpiło przerwanie wału na wysokości miejsca, gdzie planowana jest budowa elektrowni wodnej. By zlikwidować powstałą wyrwę, przetransportowano ze stoczni jedną z barek (niestety już nikt nie pamięta jak to się odbyło) i wstawiono w wał. Następnie, przez kilka miesięcy ludność, zarówno polska jak i niemiecka, woziła taczkami ziemię, by zasypać barkę i uformować na nowo uszkodzony fragment nabrzeża. Może ktoś się kiedyś pokusi o wydobycie barki, która mogłaby się stać nie lada atrakcją Ratowic.”

Janusz Fąfara

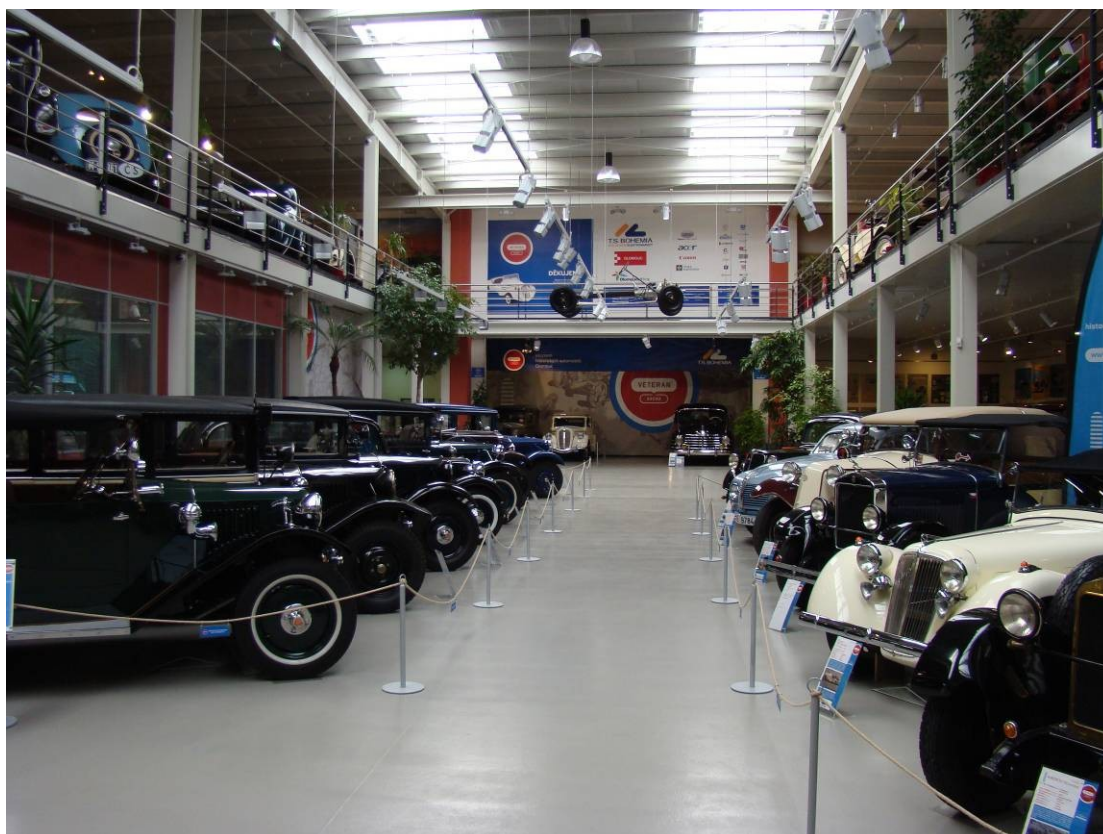
Motoryzacja

Muzeum Historycznych Automobili „VETERAN ARENA”

— Olomuniec

779 00 Olomouc, ul. Sladovni 103/3, dzielnica: Pavlovičky, www.veteranarena.cz/kontakt/

Muzeum „Veteran Arena” otwarto 15 maja 2010 r. i jest jednym z największych publicznych muzeów tego typu w Republice Czeskiej. Ta kolekcja stała się ważnym celem turystyki całego regionu Moraw i nie tylko. Pojazdy tu zebrane pochodzą głównie z okresu międzywojennego (1918-1939). Wszystkich eksponatów jest ponad 160, w tym 90 samochodów osobowych, ponad 30 motocykli i wiele innych eksponatów związanych z historią motoryzacji, jak: silniki stacjonarne, podwozia, karnistry na benzynę, stacje benzynowe, silniki samochodów i motocykli oraz wiele innych części samochodowych.



Ogólny widok na wnętrze Muzeum



Autor przy Tatrze 97 protoplaście VW typ 1



Ogólny widok na budynek muzeum



Samochody marki VIKOW (1924-1938)

Na parterze znajduje się zbiór 400 aparatów telefonicznych z okresu 1890-1980. Obok, w kawiarni, można podziwiać kolekcję gramofonów i radioodbiorników. Cała kolekcja pojazdów podzielona jest na dwie ekspozycje – parter i piętrowy balkon. Zobaczyć tu można pojazdy marki: *Tatra*, *Wikov*, *Žet*, *Praga*, *Aero* i *Skoda*. Veteran Arena to jedyne muzeum na świecie, w którym zobaczyć można największą kolekcję unikatowych samochodów *Wikov* (7/28, 40, 70 i *Sport*) w jednym miejscu. Kolekcja tych pojazdów liczy 17 sztuk, które były produkowane

w pobliskim Prostějovie. Miłośnicy motocykli mogą obejrzeć czeskiej produkcji jednoślady takich marek, jak: *Jawa*, *Praga*, *CZ*, *Laurin & Klement*, *Breitfeld & Danek*. Również, można zobaczyć parę unikatowych samochodów przeznaczonych na sprzedaż. Do najciekawszych eksponatów można zaliczyć samochód marki *Tatra 75 Sport* wyprodukowanych tylko w ilości 3 sztuk. Praktycznie można tu zobaczyć całą Czeską produkcję samochodów okresu międzywojennego. Przed muzeum znajduje się parking na 50 samochodów.

Ludzie Fundacji

Andrzej Jan Chudziak,



absolwent Instytutu Hydrotechniki Politechniki Gdańskiej (1979). Pracę zawodową rozpoczął jako asystent Głównego Projektanta w CBSiPBW „Hydroprojekt” O/Gdańsk, dochodząc do stanowiska Głównego Projektanta. W latach 1987 - 1990 Zastępca Prezesa ds. technicznych i Prezes Zarządu w LWSM „Morena”.

W latach 1990-1991 – Kierownik Budowy w PPW „Hydrotechnika”.

W latach 1991-2007 – właściciel Pracowni Hydrotechniki i Inżynierii Środowiska.

Od 2007 roku pracuje w spółce Gdańskie Wody (wcześniejsza nazwa to „Gdańskie Melioracje”) początkowo jako Zastępca Dyrektora ds. technicznych, później jako Dyrektor Naczelny i Prezes Zarządu. Obecnie pełni funkcję Dyrektora ds. technicznych. Jest członkiem PIIB, SITWM NOT.

Posiada uprawnienia: konstrukcyjno – inżynieryjne w zakresie budowli hydrotechnicznych, do projektowania, kierowania budowlami i robotami instalacyjno – inżynieryjnymi w zakresie sieci i instalacji sanitarnych, uprawnienia konserwatorskie przy zabytkach nieruchomości, w specjalności hydrotechnicznej i in-

stalacji sanitarnych, rzeczoznawca NOT w zakresie inżynierii wodnej śródlądowej.

Biegły w zakresie postępowań wodno – prawnych. Kierownik projektu z funduszy europejskich.

Do ważniejszych projektów zalicza przebudowę układu sieci wodno-kanalizacyjnej w Porcie Gdynia, część hydrotechniczną ujęcia wody „Czyżkówko” w Bydgoszczy, ujęcie wody systemu Ranney’a „Mścięcino” w Szczecinie, przepompownie melioracyjne na Żuławach, w woj. lubelskim i warmińsko-mazurskim, regulacje rzek i wały przeciwpowodziowe, w tym: rzek Wisły, Motławy, Raduni, Kamiennej, zbiorników retencyjnych Gdańsk, Sopot, sieci kanalizacji deszczowej i kanalizacji sanitarnej (Gdańsk, Sopot, Pelplin, Starogard Gdański, Bydgoszcz), oczyszczalni ścieków w Pelplinie, rewitalizacja Kanału Raduni w km 1+660 – 2+700, zabezpieczenie fundamentów gdańskiego Ratusza Głównego, Muzeum Narodowego i Kościoła Św. Trójcy w Gdańsku, autostrady A1 - przebudowa urządzeń wodnych i melioracyjnych (odc. Rusocin – Toruń). Opublikował „Studnie Renney’a



na ujęciu wody Mścięcino w Szczecinie”, Budownictwo Wodne, „Geodezyjne metody inwentaryzacji urządzeń podziemnych”, Gaz, Woda, Technika Sanitarna, „Projektowanie przepompowni melioracyjnych na Żuławach”, Melioracje Rolne.

Opracowywał referaty dotyczące ochrony przeciwpowodziowej i projektowania kanalizacji deszczowej, prezentowane na licznych konferencjach i szkoleniach dla projektantów.

Interesuje się historią miasta Gdańska, w szczególności budownictwem hydrotechnicznym, muzyką poważną, poznawaniem świata.

Z Fundacją współpracuje od 2002 r. kiedy z przyjacielem odwiedził holownik parowy Nadbor i dźwig pływający Wróblin. Oczarowany pracą wolontariatu na statkach prowadzoną, pozostał przy Fundacji. Od 2011 jest członkiem Rady Fundacji.

Stanisław Januszewski

Z cyklu: „skąd się to wzięło”

Rzecz i Rzeczpospolita

Rzeczpospolita, to nazwa Państwa polskiego. Nazwa pochodzi od łac.: *res publica*. Jest połączeniem dwóch wyrazów: *rzecz* i *pospolita*. Łacińska forma brzmi: *Respublica Polona*, a nie *Polonia* (*Polska*, to przymiotnik, a nie rzeczownik), dlatego poprawne są formy: *Rzeczpospolita Polska*, *Rzeczypospolitej* (*Rzeczpospolitej*) *Polskiej*. Pamiętajmy o akcentowaniu.

Osobiście bardziej jestem przywiązany do tradycyjnego, bardziej eleganckiego akcentu na trzeciej sylabie od końca: *Rzecz-po-spo-li-ta* w nazwie naszego państwa. *Rzecz*, to jeden z najbardziej wieloznacznych wyrazów polszczyzny.

Jego sens podstawowy, to ‘jakiś przedmiot’. Słowo *rzec* etymologicznie związane jest z dawnym czasownikiem *rzec* ‘mówić’.

Z rzeczownikiem tym spokrewnione są wyrazy: *rzeczowy*, *rzeczownik*, *rzec*. Warto wiedzieć, że już od najdawniejszych czasów była rzecz słowem bardzo pojemnym znaczeniowo. *Słownik frazeologiczny języka polskiego* Stanisława Skorupki z roku 1968 rejestruje aż sto szesnastę najczęstszych typów połączeń ze słowem *rzecz*¹.

Rzeczpospolita, to ustrój, którego istotę stanowi wybieralność władz przez obywateli na określony czas; państwo mające taki ustrój (zwłaszcza w odniesieniu do państwa polskiego)².

Rzeczpospolita, to określenie państwa polskiego, wyrażające suwerenny stosunek narodu (bądź klasy uważającej się za jego reprezentanta) do państwa.

Rzecz – (...) wyodrębniona, materialna część przyrody, pozostająca w stanie pierwotnym lub przetworzonym, stanowiąca samoistne dobro³.

Ideał władcy łączy się w *Kronice polskiej* (łac. *Historia Polonica*) – w kronice historii polski Wincentego Kadłubka (ur. ok. 1151 r. – zm. 1223 r.) - z koncepcją państwa (łac. *res publica*) jako monarchii rządzonej na mocy prawa ustanowionego przez panujących, wybieranych przez obywateli⁴.

Szczególą rolę odegrała w dziejach Polski myśl polityczna Wincentego Kadłubka. Był on twórcą określenia państwa polskiego mianem *Rzeczypospolitej*.

Według niego Polska nie była własnością monarchy, lecz społeczeństwa rządzącego się prawem stanowym i wybierającego sobie władców. Tak rozumiana *Rzeczpospolita* powinna stać się ojczyzną ludzi wolnych, bronią męstwem swych obywateli tworzących jeden naród.

Całe jego dzieło, to traktat historyczny, w którym przeprowadza tezę, że najważniejszą wartością w życiu każdego człowieka i całej społeczności jest dobro ojczyzny oraz próbuje odpowiedzieć na pytanie, sformułowane na pierw-

szych kartach *Kroniki: pod kim zaczęło się
dziedzictwo naszych konstytucji?*⁵

Co niniejszym uświadamia –

w stulecie odzyskania niepodległości przez Rzeczpospolitą Polską,

w 500 lecie powstania Rzeczypospolitej Obojga Narodów oraz

w 900 lecie powstania aktualnego do dziś, obecnego znaczenia słowa Rzeczpospolita

wolny obywatel Rzeczypospolitej
Kpt „Nemo”

-
- ¹ Jan Miodek, „Słownik ojczyzny polszczyzny”, Wydanie I, Wydawnictwo Europa, Wrocław, 2002 r.
² „Mały Słownik języka polskiego”, Wydanie zmienione i poprawione, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 1993 r.
³ „Encyklopedia popularna PWN”, Wydanie szóste, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, 1982 r.
⁴ Kronika Wincentego Kadłubka, Wikipedia, <https://pl.m.wikipedia.org>
⁵ Wincenty Kadłubek, Wikipedia, <https://pl.m.wikipedia.org>

Korespondencję prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl.

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Wojciech Śledziński

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz, Janusz Fąfara
Mecenasi : Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o. Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o. Piastów, PPUH Lemet, Branice,
Drukarnia Edytor – Wydawnictwo, Dzierżoniów, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.
