



Od redakcji

Przez 15 lat wydawaliśmy biuletyn Bractwa Mokrego Pokładu pt. „Prosto z Pokładu”. Spełnił swą misję, doprowadził do integracji środowiska weteranów żeglugi odrzańskiej i rozbudził jego aspiracje pełniejszego włączania się w proces modernizacji śródlądowych dróg wodnych Polski i odbudowy szkolnictwa zawodowego. Przekazaliśmy mu tytuł, by nadal Bractwo mogło efektywnie działać na rzecz swojego środowiska.

Zwolnieni z obowiązku, który sprawiał nam sporą satysfakcję, uznaliśmy, że czas na inną, nową formułę biuletynu – już Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Na łamach „Prosto z Pokładu” byliśmy i gospodarzem i gościem i nie zawsze nasze zainteresowania w jego ramach się mieściły.

Teraz proponujemy formułę nową, uwagę koncentrującą na problematyce ochrony dziedzictwa kultury technicznej Polski, szerszą, tak jak szerokimi są zainteresowania, pole badawcze i działania edukacyjno-oświatowe przez Fundację i w kręgu wolontariatu Fundacji rozwijane. Sięgają muzealnictwa technicznego, górnictwa i metalurgii, energetyki, włókiennictwa, transportu i komunikacji, architektury i infrastruktury przemysłu, gospodarki komunalnej, budownictwa lądowego a także wodnego i żeglugi, którym tyle uwagi poświęciliśmy na łamach PzP.

Ku dziejom techniki i jej pomnikom sięgać będzie miesięcznik „Archeologia Przemysłowa”, archeologia rozumiana tutaj jako sztuka interpretacji materialnego dokumentu dziedzictwa przemysłowego, jako sztuka ochrony zabytku przemysłu i techniki. Poprzez tytuł chcemy promować nową, od lat 50. XX w. rozwijającą się dyscyplinę nauki, zmienną polem badawczym, warsztatem

i metodologią, w równej mierze zainteresowaną studiami naukowymi jak i działaniem na polu utrzymania i eksploatacji dzieł kultury technicznej. Tytuł podjęcia tej inicjatywy daje nam dotychczasowy wkład w rozwój nowej dyscypliny naukowej w Polsce, wkład znaczony wieloma publikacjami, studiami i pracami na polu ewidencji zabytków przemysłu i techniki w Polsce, projektami ochrony wielu zabytków i aktywnymi formami ich ochrony, nie tylko prawnej, także tymi wpisującymi dzieła kultury technicznej w nurt współczesnego życia, czego wystarczającą ilustracją może być stworzone przez nas Muzeum Odry, zasadzone na zabytkowych statkach odrzańskich, unikatowe formułą swego działania.

Oferta czasopisma bliższa będzie biuletynowi, zawierać będzie krótkie teksty, z reguły nie przekraczające objętości 1,5 strony. Szersze możemy publikować na łamach serii wydawniczych „Archeologia Przemysłowa w Polsce”, w „Technika w dziejach cywilizacji z myślą o przyszłości” czy „Studiach Dolnośląskiej Akademii Lotniczej”, o ile na grunt historii nauki, techniki czy warsztatu bądź metodologii i sztuki ochrony zabytków wkroczą.

Biuletynem chcemy integrować środowisko historyków techniki i wszystkich zainteresowanych aktywną ochroną dziedzictwa technicznego Polski. Czas łączyć wysiłki w środowisku nie zawsze przyjaznym historycznie ukształtowanym krajobrazom kulturowym, zespołom postindustrialnym, dobrom kultury narodowej, w środowisku legitymującym się i niską kulturą techniczną i niską kulturą prawną, w środowisku, w którym wiele znaczących dzieł kultury technicznej pada żądzy rzeczników budowy szklanych domów na gruzach kultury.

Zapraszamy do współpracy.

Aktualności

Na spotkaniu z Prezydentem RP

Na zaproszenie Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiciele Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, Tomasz Ligięza - członek Rady Fundacji i Marek Prokopowicz – członek Komisji Rewizyjnej w dniu 8 stycznia uczestniczyli w spotkaniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy z przedstawicielami instytucji obywatelskich i organizatorami kampanii społecznych z okazji Setnej Rocznicy Odzyskania Niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej.



Tomasz Ligięza i Marek Prokopowicz z Prezydencką Parą

Jesienią 2017 roku Fundacja organizowała wystawę „Skrzydłaci Rycerze Rzeczypospolitej” i wydała książkę pod tym tytułem. Wystawa poświęcona była setnej rocznicy przysięgi na Wierność Rzeczypospolitej składanej 16 grudnia 1918 roku przez lotników na Polu Mokotowskim. Dotychczas eksponowana była w Euroregionalnym Centrum Modelarskim w Jeżowie Sudeckim, w Liceum Akademickim PWr we Wrocławiu,

w Szkole Podstawowej nr 118 im. Bolesława Orlińskiego. 10 stycznia zaczęła „wędrować” po szkołach powiatu noworudzkiego.

Tomasz Ligięza i Marek Prokopowicz mieli okazję porozmawiać z Prezydentem Andrzejem Dudą, przekazać mu książki opublikowane przez Fundację i złożyć deklarację o woli uczestnictwa Fundacji w obchodach 100-lecia Odzyskania Niepodległości.

Nowe książki



Dzierżoniowską drukarnię „Edytor” Tomasz Ligięzy opuściła monografia ppłk. Andrzeja Paściaka *Zachęta i Sparta*, rzecz o historii 35 batalionu radiotechnicznego.

Prawdę mówiąc to nie tyle rzecz o wrocławskim batalionie, co dziejach wojsk radiotechnicznych w Polsce, a na-

wet więcej o dziejach radaru, który tak znacząco wpływał na starcia II wojny światowej.

Książkę, liczącą 477 stron, opatrzoną indeksem nazwisk, wieloma ilustracjami, twardą, kolorową okładką formatu B-5 można nabyć w Fundacji (www.fomt.pl).

Oferujemy również inne publikacje:

- S. Januszewskiego, *Pionierzy. Polscy pionierzy lotnictwa 1647-1918*, słownik biograficzny ponad 1600 wynalazców, konstruktorów, aeronautów i lotników, publicystów i uczonych, działaczy organizacji i związków lotniczych i innych, którzy podejmowali problematykę lotniczą, tak na terenie kraju, jak i poza jego granicami,

wnosząc wkład w rozwój myśli lotniczej Francji, Rosji, Niemiec, Austro-Węgier i innych. W przygotowaniu tom drugi, który zaprezentuje biogramy ponad 1200 Polaków służących w siłach powietrznych państw, stron Wielkiej Wojny 1914-1918. Można wnieść nań przedpłaty w wysokości 120,0 zł. (tom 1 w formacie A-4 liczy ponad 670 stron, tom 2- będzie niemal równie obszerny, ukaze się najdalej do lata 2018).

- S. Januszewskiego, *Skrzydłacy rycerze Rzeczypospolitej*, opowieść o 36 lotnikach, którzy jako pierwsi 16 grudnia

1918 złożyli przysięgę na Wierność Rzeczypospolitej (format A-4, miękka oprawa, ok. 70 stron).

W przygotowaniu „Awiacja 1 Korpusu Polskiego na Wschodzie”, rzecz o personelu 1 Polskiego Oddziału Awiacyjnego od lipca 1917 formowanego przy I Korpusie gen. Józefa Dowbor Muśnickiego, oddziale, który skupił ponad 70 lotników, z których wielu, czasami krętymi drogami powróciło do kraju (format A-4, ok. 100-120 stron, okładka miękka, ale bierzemy pod uwagę i twardą).

HP Nadbor

W grudniu zakończyliśmy 1 etap rewitalizacji zabytkowego holownika, flagowego statku Muzeum Odry FOMT. W przeciągu 6 miesięcy dokonaliśmy wymiany poszycia dna i podwodnej części kadłuba, naprawy wału jednej z płetw sterowych, przeglądu wału napędowego śruby i wymiany śruby, przeglądu maszyny sterowej, a sterówka zyskała nowe koło sterowe.

Niestety, roboty się przesunęły w czasie, RZGW położył jazy na Kanale Miejskim, modernizując Odrę unieruchomił służę Opatowice i nie byliśmy w stanie sprowadzić Nadbora na jego miejsce postoju w awanporcie górnym służę Szczytniki.

W stoczni Hubertus zostawiliśmy więc uwięzionego tam Nadbora i łakniemy wiosny. Jaz Psie Pole zostanie podniesiony, Kanał Miejski wypełniony wodą i hulaj dusza! Powitamy Nadbora.

Na Szczytnikach podejmiemy wymianę izolacji burt i okładzin ściennych kajut nadbudówki dziobowej, może uda się też przywrócić właściwy, bliski oryginałowi model okien, sklepionych, podnoszonych do góry.

Myślimy o etapie 2 prac – odbudowie kotła parowego i wymianie armatury łączącej kocioł z maszyną parową,



Na pochylni

pompami i innymi urządzeniami maszynowni i o etapie trzecim – przeglądzie silnika parowego typu compound.

By statek ruszył siłą pary nadzieja w mecenasach, w pierwszym rzędzie we władzach Gminy Wrocław, które jak dotąd szczerze nas wspierają, tak w odniesieniu do kosztów prac związanych z etapem 1 rewitalizacji Nadbora, jak i wcześniej gdy odbudowywaliśmy barcę „Irena”.

Spotkanie zarządu FOMT z ministrem J. Materną

W dniu 30 stycznia 2018 minister Jerzy Materna przyjął członków zarządu Fundacji w osobach przewodniczącego zarządu prof. Stanisława Januszewskiego i wiceprzewodniczącego Mariusza Gaja.

Z zainteresowaniem wysłuchał relacji o pracach Fundacji, działalności Muzeum Odry i planach odbudowy napędu własnego holownika parowego Nadbor celem m.in. rejsu do Rotterdamu i Gorinchem, kolebki statków serii holenderskiej. Zadeklarował pomoc Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na rzecz wspierania działalności statutowej Fundacji.



Orły nad światem

W roku stulecia Niepodległej, w roku 25-lecia Fundacji Otwartego Muzeum Techniki zaprasza na sympozjum prowadzone pod hasłem „Orły nad światem”. Odbędzie się 20 kwietnia (piątek) na zabytkowej barce Muzeum Odry „Irena”, cumowanej w górnym awanporcie śluzy Szczytniki, przy Wybrzeżu Wyspiańskiego 27, vis ? vis gmachu głównego Politechniki Wrocławskiej i rozpocznie się o godz. 10.

Zacznem dyskusji będą wystąpienia:

- Stanisława Januszewskiego Orły nad światem, rzecz o wielkich rajdach i przelotach Polaków w latach 20/30. XX w.
- Jakuba Marszałkiewicza, Polacy na międzynarodowych zawodach Challenge
- Stanisława Błasiaka, Bolesław Orliński – legenda lotnictwa Polskiego

Zapraszamy do dopełnienia tej propozycji programowej wynikami własnych prac na polu dziejów lotnictwa polskiego, zwłaszcza w kontekstach międzynarodowych i krajowych sukcesów lotników na polu sportów, promocji lotniczego przemysłu Polski, budowania wizerunku Niepodległej, pozyskiwania dzieła umacniania obronności kraju szerokich rzesz społeczeństwa. Materiały nadesłane do 10 marca 2018 na adres Fundacji (mail: nadbor@fomt.pl) – wersja cyfrowa w Wordzie, ilustracje w osobnym folderze opisane 001., 002, 003, itd., zaś w tekście tylko podpisy pod foto, umieszczone pod/nad odpowiednim akapitem, oznaczone 001, 002, itd., zapisane czerwonym kolorem czcionki) zostaną opublikowane do 15 kwietnia 2018 w 5 tomie Dolnośląskiej Akademii Lotniczej.



Sympozjum towarzyszyć będą eventy kulturalne, m.in. wystawy malarstwa i fotografii, prezentacje multimedialne i filmowe, wirtualny spacer po statkach Muzeum Odry, pokazy modelu Nadbora sterowanego radiem, na rzecz Fundacji wykonanego przez Adama Bujaka w skali 1: 20.

Komitet Organizacyjny Sympozjum stanowią:

- dr pil. Jakub Marszałkiewicz – przewodniczący
- mgr inż. pil. Stanisław Błasiak
- Bogusława Jońca-Bogdaszewska
- dr hab. Stanisław Januszewski
- mgr Marek Koselski
- mgr inż. Jerzy Musiał

Jazda o „kropelce”

Po raz kolejny Waław Hepner i Ireneusz Hetmański z Politechniki Opolskiej prowadzić będą Opolską Samochodową Jazdę Ekologiczną. Zwycięży kierowca prowadzący samochód ze szczególnym „wyczuciem”, tj. uzyskujący najkorzystniejszy kompromis między prędkością średnią przejazdu, a przebiegowym zużyciem paliwa.

By zagwarantować równość szans, jazda prowadzona będzie w trzyosobowych zespołach (zawodnik, komisarz, inny zawodnik przyglądający się jeździe), w warunkach ruchu drogowego, samochodem użyczonym przez organizatorów.

Polecamy. Warto się z tym zmierzyć.

Dziedzictwo

Otwarte Muzeum Techniki

Bezustannie deklarujemy potrzebę ochrony dziedzictwa kultury technicznej Polski i naszego kręgu kulturowego. Gdy jednak z „akademii ku czci” i świata iluzji przeniesiemy się w świat realny, otworzymy oczy i umysł, zderzymy się z rzeczywistością, która głoszone deklaracje w niwecz obraca.

Wokół nas morze destrukcji i dręczące pytanie, dlaczego innym wychodzi, dlaczego Anglikom, Francuzom, Niemcom z zabytkami przemysłu i techniki „po drodze”? Może dlatego, że w programach ochrony tego dziedzictwa dostrzegli instrument prowadzący ku przyszłości, poszukiwaniu nowych programów rozwoju obszarów postindustrialnych, niwelowaniu rodzących się na gruncie dezindustrializacji problemów społecznych, a stanowią one istotną „barierę rozwoju”.

Wrocławska Fundacja Otwartego Muzeum Techniki od lat podnosi potrzebę poszukiwania nowego modelu muzeum techniki, muzeum otwartego na problemy współczesności i przyszłości, muzeum zaangażowanego, interpretowanego bardziej w kategoriach ruchu społecznego aniżeli instytucji kultury. Podkreślamy, że znamieną dla tego modelu pozostaje kolekcja globalna składająca się na dziedzictwo funkcjonujące w przestrzeni kulturowej, dziedzictwo ożywiane w imię określonych programów społecznych i gospodarczych, właściwie zaś wykorzystane mogące stanowić istotny czynnik aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturowej regionu.

Swoistym poligonem jest dla nas Odra i Wrocław, ale sięgamy Dolnego Śląska, Podhala, Warmii i Mazur, nawet odległych wysp Sołowieckich. Odra kumuluje nie tylko ogrom energii wydatkowanej na jej ujarzmienie, przekształcenie – jak to trafnie ujął Kurt Hermann – z rzeki tworu przyrody, w rzekę stanowiącą już dzieło kultury. Niesie wyraźny zapis odnoszący ku tym procesom, a źródeł informacji z tym związanej poszukiwać możemy również w zabytkach techniki, materialnych dokumentach dziedzictwa cywilizacyjnego. Ujawniają, że Odra, jak mało która rzeka Europy, wymagała od człowieka szczególnych nakładów pracy. One decydowały o jej gospodarczej pozycji, czyniły z rzeki drogę wodną. Gdy nie stawało wizji, przyroda ponownie brała górę nad kulturą.

W tym zapewne poszukiwać winniśmy wyjaśnienia dręczącego nas współcześnie fenomenu – wielkiej Martwej rzeki Europy, socjologicznie zdegradowanej i miast nadodrzańskich od rzeki odwróconych.

Chcielibyśmy ten stan rzeczy zmieniać, posługując się przy tym zabytkiem techniki, traktowanym w kategoriach narzędzia. Punktem wyjścia jest dla nas bogaty katalog zabytkowych budowli technicznych Wrocławia. To m.in. budowle hydrotechniczne Odry, jazy, których

proweniencja sięga średniowiecza, jak jaz kozłowo-iglicowy Psie Pole z 1897 r., śluzy Mieszczńska i Piaskowa z XVIII/XIX w., śluzy pociągowe współczesnego kanału żeglugowego, jak śluza Różanka z wrotami segmentowymi z 1916 r., kryjące w sobie zapis przemiany technicznej inżynierii wodnej, dziejów regulacji Odry, ochrony przeciwpowodziowej, żeglugi.

Przywołujemy budowle energetyczne, rywny robocze młynów Klara, pochodzące z XIV w., młynówki Marii z połowy XIX w., wreszcie wrocławskie elektrownie wodne z lat 20. XX w., pracujące do dzisiaj w oparciu o oryginalne wyposażenie. To porty odrzańskie, jak Port Miejski z 1897-1901 r., nabrzeża przeładunkowe, mosty różnych systemów, jak kamienny, sklepiony most Oławski i stalowy, wiszący most Grunwaldzki z 1908 roku, dworce kolejowe, jak Dworzec Główny z 1854 r. i Świebodzki z 1874 r., bogaty katalog architektury przemysłowej XVIII - XX stulecia prowadzący nas ku procesom przemiany techniki i organizacji przestrzeni, industrializacji Wrocławia i cywilizacyjnej roli rzeki.

Model nowego muzeum techniki oprócz pragniemy na tych to właśnie m.in. budowlach, materialnym dokumencie dziedzictwa, występującym w związku z sytuacją przestrzenną, z krajobrazem kulturowym i przyrodniczym. Ten model muzeum przestrzennego, rozproszonego definiujemy mianem Otwartego Muzeum techniki.

W pierwszym rzędzie objąć winno obszar śródmiejskiego węzła wodnego z wyspami: Tamką, Piaskową, Słodową i Bielarską, teren wzdłuż Odry Północnej i Południowej, od Kępy Mieszczńskiej i budowli hydrotechnicznych wrocławskich elektrowni wodnych do zakładu wodociągowego

Na Grobli, z enklawami Dworca Głównego, Świebodzkiego, dawnej kolejki trzebnickiej, Hali Stulecia Maxa Berga z 1913 r., Browaru .Piast z 1894 r., zajezdni tramwajowych, wodociągowej wieży ciśnień przy ul. Sudeckiej z 1903-1904 r., przepompowni ścieków, portu miejskiego etc. Katalog ten dopełniamy zrewaloryzowanymi dziełami techniki, m.in. zabytkowym wozem tramwajowym typu Linke-Hofman, adaptowanym na tramwajkawiarnię, kursującym od 1993 r. na stałej linii.

Pozycję szczególną przypisujemy kompleksowi wodociągowemu Na Grobli, którego twórcy stworzyli w latach 1866-1871 imponujące dzieło, wyrażające też romantyczne wizje sił techniki kreujących nowe światy.

Wodociągowa wieża ciśnień kryje w swym wnętrzu maszynownię z dwoma stojącymi agregatami pompowo-parowymi, jakich niewiele w Europie. Zakład wodociągowy to otwarta księga dziejów zaopatrzenia miasta w wodę i historii techniki. Jej kolejne stronicie wypełniają budowle i urządzenia techniczne przepompowni Świątniki, (m.in. leżące silniki parowe pomp tłokowych, generatory prądu stałego o napędzie parowym z 1903 r.), wodociągowej wieży ciśnień Karla Klimma z lat 1903-1904 i Zakładu Uzdatniania Wody Mokry Dwór, współczesnego nam.

Proponujemy przysposobienie zabytkowej wieży ciśnień do zadań muzeum-laboratorium, muzeum-szkoły. Chcemy je związać z programami kształcenia ustawicznego kadr technicznych oraz ośrodkiem studiów i dokumentacji zabytków. Obiekt ten winien stać się nie tylko jądrem nowoczesnie pomyślanego Muzeum Techniki, także placówką badawczą i metodyczną historii techniki i archeologii przemysłowej oraz oświaty technicznej, operując w skali szerszej, aniżeli Śląsk i Nadodrze.

Program Otwartego Muzeum Techniki to ekspozycja cywilizacyjnej i kulturotwórczej roli rzeki, rozwoju żeglugi odrzańskiej, energetyki wodnej, gospodarki komunalnej, przemysłu i tradycji naukowych oraz technicznych Wrocławia. Prowadzi ku nowemu spojrzeniu na Odrę, zwrotowi miasta ku rzece, aktywizacji gospodarczej i kulturalnej stref dzisiaj w mieście socjologicznie zdegradowanych.

Chroniąc dziedzictwo kultury technicznej miasta chcielibyśmy pozostawać otwartymi i na poszukiwanie nowej formuły muzealnictwa technicznego i modelu masowej edukacji technicznej społeczeństwa, włączając się w ruch od kilkunastu lat ogarniający Europę, w spadku przeszłości poszukującej również rezerw wzrostu.

Otwarte Muzeum Techniki winno pomagać w zrozumieniu kulturotwórczej roli rzeki i potrzebie jej ożywienia, prowadzić ku dziejom żeglugi odrzańskiej, energetyki wodnej, budownictwa wodnego i lądowego, rozwoju technologii zaopatrzenia wielkiego miasta w wodę, etc.

Na tej drodze uczyniliśmy ledwie krok mały, siłami Fundacji w 1997 r. stworzyliśmy jedyne na polskim śródlądziu Muzeum Odry, zasadzone na zabytkowym holowniku parowym Nadbor, pochodzącym z 1949 r., zbudowanym w Holandii w serii 13 tzw. „małych holendrów” przeznaczonych dla Odry. Nadbor to dzisiaj jedyne śródlądowy statek parowy, zachowany w Polsce w stanie bliskim pierwotnemu, z utrzymaną oryginalną maszyną parową, kotłownią, układem sterowania, sterówką, bogatym wyposażeniem pokładowym, dobrym kadłubem. W roku 2001 przycumował przy nim dźwig pływający Wróblin (1939), jedyne tego typu na polskich wodach śródlądowych, znamienny konstrukcją kadłuba ściśle związaną z urządzeniem dźwigowym, którego maszynownia i 11-metrowy żuraw może się przemiesz-

czać w promieniu 360°, z prędkością 4,3 m/min. Dźwig zasilany jest energią elektryczną prądu stałego 110 V, dostarczaną z własnego agregatu prądotwórczego. Dzisiaj ma udźwig 8 ton, podnoszony jest z szybkością 9 m/min, wystarczającą dla prowadzenia robót budowlanych, prac remontowych jazów, słuz lub akcji ratowniczych. W 2004 r. pozyskaliśmy Barkę towarową, typu noteckiego o nośności 254 t, jednostkę długości 41,78 m i szerokości 4,83 m, o powierzchni użytkowej trzech ładowni rzędu 180 m². Zakończyliśmy właśnie jej remont i przysposobiliśmy ją do roli Centrum Interpretacji. Wiosną 2016 barka zyskała instalacje wystawiennicze i nowoczesne wyposażenie multimedialne. W czerwcu ruszyła w dwutygodniowy rejs do Kędzierzyna-Koźła i na Kanał Gliwicki, w 2017 zaś do Kostrzyna nad Odrą. Muzeum na zabytkowych statkach odrzańskich, w odniesieniu do Europy oryginalnym jest o tyle, że z tradycyjnymi programami muzealnymi łączy programy usługowe (pracownia architektoniczna), naukowo-badawcze (pracownia studiów i dokumentacji zabytków techniki) i dydaktyczne, a statki eksploatowane są w rolach statków – szkoły, statków – laboratorium i statków-muzeum. Niosą nie tylko przesłanie potrzeby ustawicznego kształcenia społeczeństwa, bezustannego prowokują też nowe pytania o Odrę. To jeden z warunków brzegowych nowego postrzegania problematyki odrzańskiej.

Myślenie o Odrze, osadzać możemy bowiem jedynie na gruncie kultury. Podnosimy przy tym, że swoistym narzędziem dydaktycznym może być tutaj obiekt kultury – jego atrybuty niesie z sobą zabytek przemysłu i techniki. Wystarczy wskazać na statki Muzeum Odry FOMT. Z jednej strony stanowią płaszczyznę integracji wolontariatu Fundacji, z drugiej zaś same w sobie awansowały do roli jednej z odrzańskich ikon, utrwalając pamięć Wielkiej Europejskiej Rzeki, upominając się o jej przyszłość i pragnienie służby dla żeglugi, ochrony przeciwpowodziowej, gospodarki wodnej, turystyki i rekreacji, kultury etc.

Dzisiaj stajemy przed nowym wyzwaniem. Myślimy o odbudowie napędu własnego, parowego, holownika. Myślimy o tym, by Nadbor ruszył w rejs do Gorinchem i Rotterdamu, szlakiem, który raz już przebył, w roku 1949, w drodze na Odrę. Pod hasłem „Europa ponad rzekami” chcielibyśmy wskazywać na dziedzictwo kultury technicznej Odry, rzek i kanałów, dziedzictwo przemysłu i techniki Polski, wspólne europejskiemu kręgowi kulturowemu. Chcielibyśmy, by Nadbor w roli ambasadora Wrocławia i Polski promował jego włączanie w rytm współczesnego życia, społeczne, gospodarcze i edukacyjne pożytki płynące z ochrony i troski o materialne dokumenty dziedzictwa przemysłowego.

Stanisław Januszewski

Górnictwo

Przybliżymy dzieła sztuki górniczej, Europy i Polski, zwłaszcza Dolnośląskiego i Górnoszląskiego Zagłębia Węglowego. Rozpocznemy od najbliższego nam Wałbrzycha i Nowej Rudy.

To obszary cywilizacyjne dzisiaj w znacznym stopniu socjologicznie zdegradowane. Niewielką jest świadomość walorów funkcjonujących w krajobrazie kulturowym dzieł kultury technicznej, przemysłu i techniki,

których znakami komunikatami i cennymi źródłami informacji pozostają takie dzieła jak wieże nadszybowe, sztolnie, maszynownie, warsztaty naprawcze, sortownie, etc. związane z górnictwem węgla kamiennego i rud metali. Znajduje się tu bezprecedensowa liczba ponad 70 zabytków przemysłu górniczego objętych ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków.



Szyby kopalni Fuchs, 1902

Stanowi to o dziedzictwie kultury i tożsamości, bowiem górnictwo węgla kamiennego na Dolnym Śląsku trwało nieprzerwanie od 1434 do 2000 roku. W 1851 roku czynnych było 36 kopalń, zatrudniających 2859 osób, a wydobyte wyniosło 400 032 ton węgla. W 1860 roku liczba kopalń wzrosła do 45, zatrudnienie wynosiło 4 465 osób, a wydobyte 780 926 ton. W 1990 roku Wałbrzych liczył 140 tysięcy mieszkańców, z których tylko w przemyśle górniczym zatrudnionych było ponad 20 tysięcy osób.

W kopalni Wałbrzych pracę znalazło 6 tysięcy osób, w Kopalni Victoria pracowało 5,5 tysiąca, a w kopalni Thorez 5 tysięcy pracowników.

Chociaż kopalnie węgla w połowie lat 90. XX w. w wyniku restrukturyzacji zlikwidowano, to niektóre zakłady czy wieże wyciągowe, uznane jako zabytki techniki, obok wież kościelnych nadal są dominantami w krajobrazie kulturowym rejonów Wałbrzycha i Nowej Rudy. Dzisiaj ogromna większość zabytków techniki popada w ruinę i zapomnienie, a tylko w kilku z nich na czele z Parkiem Wielokulturowym Stara Kopalnia w Wałbrzychu (Szyby Julia, Sobótki i Dampf), Centrum Kongresowym Witold w Boguszowie - Gorcach (szyb Witold) oraz

Turystyczną Trasą Podziemną i Muzeum Górnictwa w Nowej Rudzie (Szyb Lech) powstały państwowe muzea i obiekty te są należycie utrzymane, udostępniane zwiedzającym i dostosowane do nowych potrzeb. Warto również w tym miejscu zauważyć inicjatywę prywatną lokalnych pasjonatów, którzy z własnych środków tworzą, bądź stworzyli prywatne muzea, tak jak Jerzy Mazur (Szyb Teresa) czy Jarosław Paska (Szyb Irena).

Jest to dalej jednak kropla w morzu potrzeb. Zapraszamy serdecznie do zapoznania się z cyklem krótkich artykułów traktujących o historii powstania najważniejszych wież nadszybowych, sztolni i zakładów górniczych w regionie Wałbrzyskim.

Prezentowane teksty powstały w oparciu o publikacje naukowe Eufrozyny Piątek, Stanisława Januszewskiego oraz Jerzego Jarosa, a także studia terenowe i kwerendy prowadzone w zbiorach Muzeum Przemysłu i Techniki przy Parku Wielokulturowym Stara Kopalnia w Wałbrzychu. Czerpaliśmy przy tym z pomocy wolontariatu – studentów PWSZ, Uniwersytetu Wrocławskiego i uczniów Zespołu Szkół Politechnicznych Energetyk w Wałbrzychu.

Mariusz Gaj, Wioletta Wrona-Gaj

Szyb „Julia”

Szyb ten był głównym szybem wydobywczym kopalni „Julia”, dawniej „Thorez”, a wcześniej „Fuchs”. Powstał w latach 1865-1867. Początkowo bębnowa, parowa maszyna wydobywczą umieszczona była w najwyższej kondygnacji basztowego nadszybia. W 1893 r., w związku z pogłębieniem szybu, nad murowanym nadszybiem zabudowano stalową, kozłową wieżę nadszybową z kołami linowymi w głowicy, zaś maszynę wyciągową wyprowadzono do maszynowni zbudowanej na zrębie szybu, obok nadszybia.

Wyciąg ten zastąpiono w 1911 r. nowymi maszynami wydobywczymi, z kołami ciernymi Koepe, o napędzie elektrycznym, których rozwiązania techniczne stanowiły przedmiot patentu wynalazczego wydanego w 1911 r. w Niemczech kopalni „Fuchs”. W związku z instalacją tych maszyn zbudowano nową, istniejącą do dzisiaj maszynownię.

Nadszybie „Julii” to typowy przykład wieży wyciągowej typu Malakow, basztowej, która swe miano zawdzięcza słynnemu z obrony podczas wojny krymskiej fortowi Sewastopola. Ten typ wież był od lat 50. XIX wieku powszechnie stosowany w kopalniach głębinowych ze względu na masywną konstrukcję wytrzymałą ciężar umieszczonych w niej urządzeń wyciągowych i wydobywanego urobku. W związku z zabudową w 1893 r. stalowej wieży nadszybowej dokonanej przez wałbrzyską „Carlshütte” i przemianami systemu transportu pionowego urobku daleko idącym przekształceniom uległo wnętrze nadszybia. Zyskało nowe podziały pomostami roboczymi. Modernizacje następowały i w latach następnych. Wiązały się m.in. z zabudową w 1911 roku nowego objazdu wozów kopalnianych i wspomnianą wyżej elektryfikacją urządzeń transportu pionowego, wprowadzaniem nowych, wielopiętrowych klatek, odmienną organizacją transportu urobku do sortowni.

W 1935 stalową wieżę wzmocniono i podwyższono osie kierunkowych kół linowych. W 1939 roku firma Kurt Fiebig wprowadziła klatki 6-piętrowe. W 1951 r. wprowadzono klatki 5-cio piętrowe, wymienione w 1965 r. W 1968 r. przeprowadzono remont kapitalny nadszybia włączając do nadszybia szybu „Julia” nadszybie szybu „Sobótka” – pomostem/objazdem wozów.

W budowlu nadszybia i dziejach zespołu szybu „Julii” czytelny jest proces przemiany architektury górniczej Zagłębia dokonujący się w XIX i XX stuleciu a pozostający w związku z przemianami techniki górniczej – systemów udostępniania i eksploatacji złoża, systemów transportu pionowego i poziomego urobku, systemów wzbogacania i przeróbki węgla, etc.

Szyb pracował do roku 1998, a całkowite zamknięcie kopalni nastąpiło w roku 2000. Tuż przed tym, w roku 1999 powstało tutaj Muzeum Przemysłu i Techniki. Po gruntownej rewitalizacji kilkunastu obiektów pomierchniowej zabudowy dawnej kopalni, w tym szybu „Julia” 9 listopada 2014 roku udostępniono społeczeństwu Park Wielokulturowy Stara Kopalnia, do którego też zapraszamy. Dzisiaj to jeden z najciekawszych pomników sztuki górniczej XIX/XX wieku, czasu industrializacji i „wojny o węgiel”.

Mariusz Gaj, Wioletta Wrona-Gaj



Szyb Julia w roku 1869 i w roku 2017



Budownictwo lądowe

Most Rakowiecki

Rzeka Oława jest jednym z głównych lewobrzeżnych dopływów Odry. Jej ujście znajduje się w centrum Wrocławia w pobliżu mostu Grunwaldzkiego. Jest bardzo ważną rzeką ze względu na zaopatrywanie w wodę stolicy Dolnego Śląska, a także jej lokalny charakter w tej części miasta. W rejonie tym od początku XVIII wieku powstawały bowiem ważne dla Wrocławia obiekty sakralne: m.in. klasztor Bonifratrów oraz rezydencja hrabiego Sitzendorfa, tzw. majątek Biały Kamień.

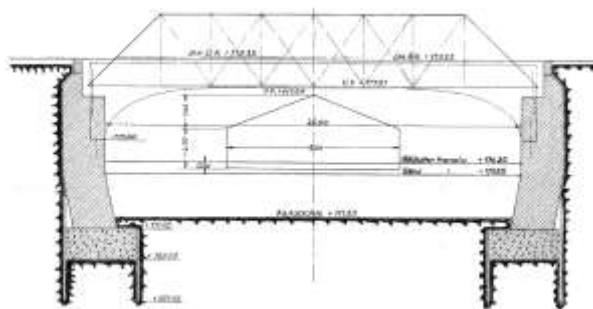
Od tego czasu rozwijała się dzielnica, z czasem zyskując charakter przemysłowy i mieszkaniowy. Do dzisiaj utrzymano zwarty i świadomie ukształtowany obszar Przedmieścia Oławskiego. To tam, „Na Grobli” w latach 60. XIX w. podjęto budowę centralnego wodociągu miejskiego – najcenniejszy dokument dziedzictwa kultury

technicznej Wrocławia. Gdy z początkiem XX stulecia postanowiono połączyć miasto z terenami wiejskimi, wodonośnymi i rekreacyjnymi pojawił się w 1927 roku most drogowy, zwany Rakowieckim.

Jego sylweta uważnym przechodniom z pewnością przypomni podobną kratownicę mostu Trzebnickiego Południowego. Czym jest to powodowane? Otóż przeszło mostu Rakowieckiego, o konstrukcji kratowej, zostało przywiezione nad obecną przeszkodę z przebudowywanego (poszerzanego) mostu Warszawskiego Zachodniego, a dokładniej z Kanału Miejskiego Odry.

W pierwotnym miejscu swego istnienia przeszło opisywanej przeprawy wbudowano w 1905 roku, tak więc liczy już sobie 113 lat. Nic dziwnego, że kojarzymy je z mostem Trzebnickim, przekraczającym tę samą, dodajmy sztuczną, przeszkodę wodną.

Przekrój podłużny



Most Rakowiecki przed i w toku remontu, 2014-2015

Projekt przeniesienia konstrukcji wykonał prawdopodobnie dr inż. Günter Trauer, co pośrednio poświadcza dokumentacja przebudowy nowego mostu nad kanałem Miejskim opracowana jego ręką w 1927 r. Podobnie jak w pierwotnej lokalizacji most postawiono w ukosie do przeszkody!

Most Rakowiecki remontowany był dotychczas trzykrotnie, w latach 1962, 1991 i 2015. Każdorazowo sprawdzano nośność obiektu i eliminowano szereg istotnych uszkodzeń. W 2014 roku zespół Biura Projektowo-Badawczego Promost Sp. z o.o. (mgr inż. Edmund Budka i mgr inż. Marcin Wrześniński, sprawdzający dr

inż. Józef Rabiega) wykonał projekt kompleksowej renowacji, którą przeprowadziła firma Berger Bau Sp. z o.o. (kierownik mgr inż. Janusz Buhl). Ze względu na wyeksploatowanie starej konstrukcji wzmocniono jej uszkodzone elementy i zastosowano nową gładką nawierzchnię asfaltową ułożoną na tzw. „betonie lekkim”.

Była to trzecia realizacja tego typu w Polsce. Z uwagi na wartość historyczno-estetyczną most wpisano do Gminnej Ewidencji Zabytków.

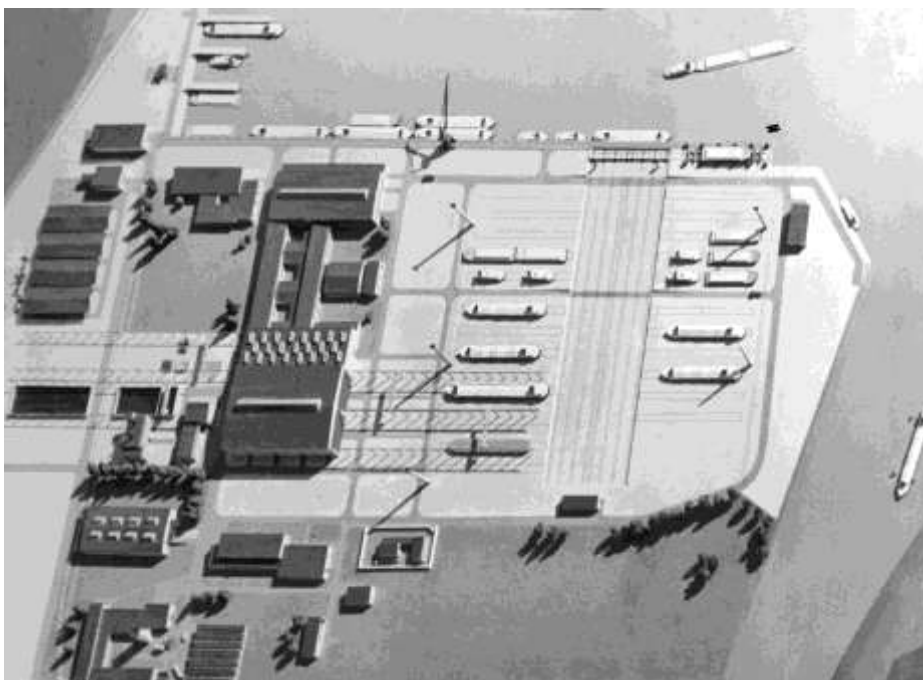
Znalazł też ochronę prawną jako element zespołu urbanistycznego Przedmieścia Oławskiego.

Marcin Wrzesiński

Budownictwo wodne

Stocznia w Koźlu

Stocznia Remontowa Żeglugi Śródlądowej została zbudowana od podstaw na nieużytkowanych terenach leżących przy starym zakolu rzeki Odry w Koźlu. Zakład powstał kosztem 232,2 mln. zł był na swoje czasy całkiem nowoczesny, z typowym dla stoczni rzecznych wyposażeniem technologicznym. Składały się na nie zarówno obiekty hydrotechniczne – basen, nabrzeża postojowe i wyposażeniowe oraz slip poprzeczny z rozrzędem na 12 stanowisk bocznych, jak i odpowiadające potrzebom obiekty kubaturowe: hale wydziałów produkcyjnych, budynki socjalne i administracyjne, urządzenia transportu wewnątrzzakładowego, itp.



Makieta stoczni

Budowa stoczni trwała ponad 7 lat od lutego 1965 do czerwca 1972, z tym, że na ostatecznym kształcie zakładu i wydłużeniu cyklu inwestowania zaważyły decyzje podejmowane w trakcie projektowania i budowy stoczni. Pierwotny projekt zakładał docelową wielkość produkcji stanowiącą efekt rzędu 2000 tys. rge (roboczogodzin efektywnych). Liczono, że tę wielkość osiągnie się przy zatrudnieniu około 673 osób i odpowiednio do tych założeń opracowany został projekt budowanego zakładu. Jednak tuż po rozpoczęciu robót hydrotechnicznych

decyzją rządu ograniczono wielkość produkcji stoczni. Zasadność tego potwierdziły efekty działania stoczni w roku 1975, kiedy to średnie zatrudnienie wynosiło 696 osób, przy produkcji wielkości 745,1 tys. rge.

Stocznia Remontowa w Koźlu zyskała nabrzeże remontowe długości 350 m, wyposażone we wszystkie niezbędne instalacje i dźwigi, slip poprzeczny rozrzędowy wyposażony w jeden wózek o nośności 300 Mg i 12 stanowisk bocznych, co umożliwiała remont statków o długości do 70 m. Kadłubownia posiadała warsztaty

obróbki stali o powierzchni 1056,5 m², wyposażone w suwnicę o udźwigu 5 T i dwa żurawiki (0,75 T).

Wydział prefabrykacji dysponował halą o powierzchni 2102 m², placem o powierzchni 4600 m² oraz trzema suwnicami o udźwigu 12,5 T i magazynami krytymi. Wydział wyposażeniowy formowała ślusarnia, malarnia,



Tak rozpoczynano...

stolarnia, rurownia, dział obróbki skrawaniem i warsztat elektryczny.

W 1978 r. produkcja stoczni sięgała ogółem 542,5 tys. rge, w tym budowa nowych jednostek zajęła 78,8 tys. rge, remonty floty 382,2 rge, a pozostała produkcja 81,5 tys. rge.



Barki typu BM na pochylni



Przy wózkach pochylni



Prace na pochylni

W latach 1972-1975 stocznia wybudowała 143 jednostki pływające w tym:

86 barek pchanych BPP 400/500,

34 barki BP 500,

3 pchacze typu Nosorożec,

2 pchacze typu Jeleń,

5 warsztatów i dźwigów pływających, 13 zbiornikowców ZB 1150, ZB 1340 jako produktów eksportowych.

Podjęła też budowę nowych barek do przewozu cementu luzem BPC 500. Stan zatrudnienia w stoczni, łącznie z wydziałem Dobrzeń, wynosił 733 osoby.

W tym czasie dokonano też zmiany nazwy przedsiębiorstwa. Zarządzeniem Nr 116 Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1974 roku nadano mu miano „Stoczni Remontowej Żeglugi Śródlądowej”. Od 1 stycznia 1976, w związku z połączeniem miast Kędzierzyn, Koźle, Sławęcice i Kłodnica w jeden organizm, przedsiębiorstwo

występowało pod nazwą: „Stoczni Remontowej Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu”

Po przekształceniach ustrojowych i transformacji gospodarczej kraju, na terenie byłej Stoczni Remontowej Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu w 1996 roku powstało przedsiębiorstwo „Stocznia Koźle Serwis Sp. z o.o.”, które 2 listopada 2006 weszło w skład koncernu „Damen Shipyards Group”. Holendrzy zakupili 72% udziałów w Stoczni Koźle Serwis. 22% pozostało w rękach Skarbu Państwa, a pozostałe sześć przejęli prywatni przedsiębiorcy.

W listopadzie 1999 r. na terenie byłej Remontowej Stoczni Żeglugi Śródlądowej rozpoczęła działalność druga firma o charakterze stoczniowym – „Stocznia Koźle Sp. z o.o.”. Obie firmy, „Damen Shipyards Koźle Sp. z o.o.” oraz „Stocznia Koźle Sp. z o.o.” działają do dzisiaj, utrzymując swój tradycyjny profil produkcyjny.

Janusz Fąfara

Tropem reorganizacji administracji wodnej śródlądowej

| rok utworzenia | państwowe (terenowe) jednostki organizacyjne | | podporządkowanie (nazwa organu centralnego) | |
|----------------|--|--|---|--|
| 1945 | PAŃSTWOWE ZARZĄDY WODNE | | MINISTERSTWO KOMUNIKACJI (Departament Dróg Wodnych) | |
| 1946 | OKRĘGOWE DYREKCJE DRÓG WODNYCH | | | |
| | PAŃSTWOWE ZARZĄDY WODNE (34) | | | |
| 1951/1952 | DYREKCJE OKRĘGOWE DRÓG WODNYCH | | MINISTERSTWO ŻEGLUGI (Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej, Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych) | |
| | REJONY DRÓG WODNYCH | | | |
| 1954-1956 | rejony dróg wodnych, | zarządy inwestycji zabudowy górnej Odry, | Od 1954 - Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej. | |
| 1957/1960 | 1962 - okręgowe zarządy wodne oddziały (21) | zarządy inwestycji zabudowy dorzecza górnej Odry | | |
| 1972/1973 | zarząd administracji rzeki Odry (Nadzory Wodne) | Okręgowe Dyrekcje Gospodarki Wodnej (5) (inspektoraty wodne) | MINISTERSTWO ŻEGLUGI (Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych) | MINISTERSTWO GOSPODARKI TERENOWEJ I OCHRONY ŚRODOWISKA, MINISTERSTWO ROLNICTWA, MINISTERSTWO ŻEGLUGI |
| 1974/1975 | Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej (Nadzory Wodne) | | MINISTERSTWO KOMUNIKACJI | |
| 1983/1984 | Okręgowe Dyrekcje Gospodarki Wodnej (Nadzory i Inspektoraty Wodne) | | | |
| 1985 | | | | Ministerstwo Ochrony Środowiska i Zasobów Naturalnych |
| 1988/1989 | | | Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej (Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej) | Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa |

| | | | | |
|----------------------|---|---|---|--|
| 1991 | Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej (7) | Okręgowe Dyrekcje Gospodarki Wodnej (7) (Nadzory i Inspektoraty Wodne) | | |
| 1999/2000 | REGIONALNE ZARZĄDY GOSPODARKI WODNEJ (7) RADY (Nadzory i Inspektoraty Wodne) (Zarządy Zlewni i Nadzory Wodne) | | Ministerstwo Infrastruktury (Urzędy Żeglugi Śródlądowej) | Ministerstwo Środowiska |
| 2006/2009 | | | | Ministerstwo Środowiska Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej (Prezes) Rada |
| 2011/2012 | | | Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Urzędy Żeglugi Śródlądowej) | |
| 2013 27 listopada | | | Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (Urzędy Żeglugi Śródlądowej) | |
| 2015 08 grudnia | | | Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej oraz do spraw gospodarki wodnej) | |
| 2018 | Dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej, Dyrektor zarządu zlewni, Kierownik nadzoru wodnego, Dyrektor urzędu morskiego, Wojewoda, Starosta, Wójt, Burmistrz lub Prezydent miasta. | | | Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (Prezes) |

Ryszard Majewicz

Motoryzacja

Muzeum Techniki Tatra

741 21 Kopřivnice, ul. Zahumenni 367/1 www.tatramuseum.cz

Muzeum otwarto 3 października 1997 roku i na powierzchni niemal 5 tys. m² zorganizowano wystawę samochodów marki Tatra. Prezentowanych jest ponad 60 pojazdów, od pierwszego zbudowanego w 1897 r. NW Präsident, do ostatniego seryjnie produkowanego samochodu osobowego Tatra 700 z 1997 roku.

Na stałych ekspozycjach dominują pojazdy osobowe.

Jedne konstruowano z myślą o klasie średniej. Były proste, wytrzymałe, a jednocześnie ładne. Limuzyny, kabriolety, pojazdy ekskluzywne i sportowe dedykowano bogatej i wymagającej klienteli.

W muzeum znajdziemy także pojazdy aerodynamiczne konstrukcji Józefa Sodomki, który posiadał swą firmę karoseryjną „Sodomka” w miejscowości Wysokie Myto.



Pierwszy pojazd Tatry – NW Präsident z 1897 roku,
pierwszy samochód seryjnie produkowany w Czechach



Aerodynamiczny kabriolet Tatra 600 z 1949 r.
– dar czechosłowackiego przemysłu samochodowego
dla Józefa Stalina, w 70-lecie jego urodzin

Wykonywał projekty i gotowe nadwozia dla takich firm, jak: Praga, Tatra, Aero, Laurin & Klement, Skoda, Bugatti, Ford, Lancia, Rolls-Royce i wiele innych. Wśród nich rzuca się w oczy samochód Tatra 600 Tatraplan z okresu 1947-1952 konstrukcji J. Sodomki pokazany w Genewie, a przekazany Józefowi Stalinowi. Pierwszym produkowanym na świecie samochodem aerodynamicznym była Tatra 77 (1933) z silnikiem chłodzonym powietrzem.

Przedstawione są też konstrukcje Hansa Ledwinki (1878-1976), który opracował nowe, niezależne zawieszenie oparte na centralnej rurze, wykorzystanej jako centralny „kręgosłup” zawieszenia pojazdu, szeroko w samochodach Tatry stosowane, w osobowych, ciężarowych, w specjalnych i wojskowych. Inną innowacją samochodów Tatry wyróżniające było umieszczenie silnika przeciwsobnego w tylnej części pojazdu chłodzonego powietrzem.

Ciekawostką są pojazdy przeznaczone dla prezydenta Jana Masaryka (1886-1948) – Tatra 80 z 1935 r. oraz Aerosanie V-755 zbudowane na bazie pojazdów T 87 i T 97 z końca 1942 roku oraz drezyna Tatra 15/30. Ciekawym pojazdem jest Tatra V570 z 1933 roku, a także Tatra 97 na bazie której powstał VW Typ 1 (Garbus).

W 1961 roku koncern VW wypłacił odszkodowanie Czechosłowacji w wysokości 3 mil. marek zadośćuczynienia. To było nic w porównaniu do produkcji VW produkowanego na całym świecie od 1938 do 2003 roku. Muzeum prezentuje także pojazdy ciężarowe, a wśród nich T-111 (1942-62), T-138 (1959-71), niebieskie T-148 (1972-82), czerwone T-815 (1983-94) oraz niewielkie

V-807. Niektóre z nich brały udział w rajdzie Paryż-Dakar.

Na jednej z wielu ekspozycji pokazane są pojazdy gaśnicze, a wśród nich pojazd gaśniczy z Cieszyna-Markłowic, na innej ambulansie, dalej pojazdy wojskowe z napędem na wszystkie koła (4x4). Bogatą jest kolekcja silników chłodzonych powietrzem, stosowanych również w czołgach i w samolotach.

Polecić można też znakomitą rekonstrukcję warsztatu samochodowego z lat 20. XX w., z pełnym wyposażeniem w używane wówczas narzędzia.

O klasie Muzeum świadczą też multimedia, instalowane przy każdej ekspozycji, znakomite audio i video przewodniki, sprawiające, że nie tylko oglądamy stare konstrukcje, widzimy je w działaniu, na wojskowych poligonach, w piaskach Sahary, na drogach Europy.

W Muzeum urządzono niewielką księgarnię. Można tutaj, obok wielu tytułów książek z zakresu motoryzacji, nabyć też wiele gadżetów związanych z Tatrami, jak: kubki, długopisy, wyklejanki, modele samochodów, opisy poszczególnych modeli, prospekty, kartki pocztowe, widokówki i wiele innych ciekawostek.

Muzeum Tatry to jedno z najlepszych muzeów motoryzacyjnych Europy, operujące nadzwyczaj przemyślaną ekspozycją, w połączeniu z interaktywnymi środkami przekazu dające znakomity wgląd w sztukę budowy i eksploatacji samochodów w Tatrze produkowanych, samochodów kultowych dla czeskiego przemysłu motoryzacyjnego, jego ikon, stanowiących obiekt wielu Westchnień kolekcjonerów zabytkowych pojazdów. Muzeum w Kopřivnici koniecznie trzeba odwiedzić.

Piotr Pluskowski

Lotnictwo

Bolesław Orliński

100-lecie Niepodległej jest dobrą okazją, by przypominać jej ikony, bohaterów, którzy czynem sławili Rzeczpospolitą, sami pozostając w cieniu, stanowiąc dla współobywateli wzorzec skromności i oddania sprawie.

Niewielu ludzi trzykrotnie stawało do walki o niepodległość Ojczyzny. Jednym z nich był legendarny pilot II Rzeczypospolitej Bolesław Orliński. Stawał na polach walk I wojny światowej, wojny polsko-bolszewickiej i II wojny światowej. Pochodził z patriotycznej rodziny, wpisał się godnie w jej żołnierską wielowiekową historię, sięgającą przełomu XVI i XVII wieku.

Bolesław Orliński urodził się w Kamieńcu Podolskim 13 kwietnia 1899 roku. Siedliskiem rodziny był wówczas

stary dwór w Niwerce, leżącej na wschodnim brzegu rzeki Zbrucz, ponad 20 km na zachód od Kamieńca Podolskiego. Orlińscy prowadzili tam ziemiańskie życie, uprawiając dwa tysiące hektarów ziemi.

Praprzodkowie: Jan, Jeremiasz i Piotr Orlińscy herbu Cielątkowa zostali obdarowani za zasługi wojenne przez króla Augusta II Mocnego w roku 1615, wsią Orlińce Małe. Pradziadek Bolesława – Franciszek Orliński, podpułkownik artylerii konnej, w roku 1792 został odzna-

czony Krzyżem Virtuti Militari. W trakcie trzydziestoletniej służby był nominowany na kolejne stopnie przez króla Stanisława Augusta Poniatowskiego, Tadeusza Kościuszkę, króla Fryderyka Augusta i Józefa Księcia Poniatowskiego.

W roku 1909 Bolesław widząc po raz pierwszy samolot, zapalił się do latania. 15 maja 1916 roku, jako siedemnastolatek, wstąpił ochotniczo do armii rosyjskiej. W kompanii wartowniczej, broniącej lotniska w Winnicy pod Kijowem służył do 20 grudnia 1916. Oglądanie tam potężnych Statków Powietrznych „Ilia Muromiec” potęgowało jego marzenia o lataniu. 15 maja 1917 roku został wysłany na front północno-zachodni do walki z Niemcami. Brał udział w wielkiej ofensywie na Wilno. W sierpniu 1917 wstąpił w Mińsku do powstałego tam I Korpusu Polskiego, w szeregach którego pozostawał do demobilizacji, do 21 maja 1918 r., wymuszonej przez Niemców. Po demobilizacji próbował dokończyć przerwana naukę w Kamieńcu Podolskim. Był kilkakrotnie aresztowany, zawsze udawało się mu zbiec. Został jednak zmobilizowany do wojsk ukraińskich atamana Semena Petlury, z których zbiegł.

Przekroczył granicę z Polską. 10 stycznia 1919 roku, dotarł do oddziału 19 pułku ułanów wołyńskich mjr. Feliksa Jaworskiego, w którym walczył z bolszewikami jako ułan. Następnie został przydzielony do 162 Eskadry Lotniczej „Spad”, gdzie był pomocnikiem mechanika pojazdów i kierowcą samochodu Dodge. W tej eskadrze doznał po raz pierwszy w życiu szczęścia wzbicia się w powietrze z pilotem 113 eskadry poznańskiej podchorążym Łagodą, który zabrał go na oblot samolotu jako pasażera. Lot ten pozostał niezapomnianym do końca jego życia.

Przed sierpniowym „cudem nad Wisłą” zachorował ciężko na tyfus. Szczęśliwie po 3 tygodniach wyzdrowiał i po pomyślnym przejściu badań lotniczo-lekarskich w Warszawie został przyjęty 13 września 1920 do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, którą w czerwcu 1921 roku ukończył z odznaczeniem.

Później szkolił się w Wyższej Szkole Pilotów w Grudziądzu i kolejno w latach 1921-1924 w Krakowie, Warszawie, ponownie w Grudziądzu, gdzie lubił szczególnie loty na akrobację. Tam wygrał z kolegą zakład, że w jednym locie wykona 100 pętli pod rząd.

Wykonał ich 242! Kolejno służył w pułku w Toruniu, gdzie poprosił o roczny urlop, by przenieść się do lotnictwa cywilnego jako pilot komunikacyjny. Latał w liniach Franco-Roumaine i Aerolot, głównie między Warszawą i Pragą czeską.

1 października 1925 powrócił do lotnictwa wojskowego, do 11 Pułku Lotniczego w Lidzie. Był wzorem dla młodszych pilotów, wyróżniał się wyjątkowym kunsztem pilotażu. Dzięki temu i znakomitej znajomości języka rosyjskiego szef Departamentu Lotnictwa płk pil. inż.

Ludomił Rayski zaproponował mu wykonanie dalekodystansowego lotu na trasie Paryż–Tokio–Paryż. Na skutek awarii technicznej samolotu Potez 15 Orliński skapotował w Czechach lecąc z Paryża do Warszawy.

Zmieniając typ samolotu na Breugeta XIX A2, skrócono rajd na trasę Warszawa–Tokio–Warszawa. Bolesław Orliński wraz z mechanikiem Leonardem Kubiakiem wystartował 27 sierpnia 1926 roku o godzinie szóstej rano z lotniska mokotowskiego, by po dziewięciu etapach lotu nad terytorium Rosji, Mandżurii, Chin i Korei 5 września wylądować w Tokio. Japońscy gospodarze podejmowali polskich lotników niezwykle gościnnie przez sześć dni. Cesarskie Towarzystwo Lotnicze odznaczyło ich złotymi medalami za pierwszy w historii przelot z Seulu do Tokio bez międzylądowania, Minister Spraw Wojskowych Japonii gen. Kazushige Ugaki wręczył im wyjątkowe odznaczenia cesarza Japonii – Ordery Wschodzącego Słońca.



Powitanie Bolesława Orlińskiego i Leonarda Kubiaka 5 września 1926 w Tokio

Trasa powrotna obfitowała w wiele dramatycznych momentów. Gwałtowne załamania pogody, silna turbulencja, deszcz, chmury burzowe zlewające się z morzem, sięgające wysokości 5200 metrów, uszkodzenie instalacji olejowej, wymuszające lądowanie awaryjne 340 kilometrów przed lotniskiem etapowym, poważne uszkodzenie przez nagły i gwałtowny poryw wiatru śmigła i lewego dolnego płata zakotwiczonego samolotu, 6680 kilometrów przed Warszawą, nie zniechęciło załogi do walki o ukończenie rajdu na Polu Mokotowskim. Tłumy rodaków witały ich 25 września 1926 roku, szalając z radości. 22600 kilometrów lotnicy pokonali w czasie 121 godzin i 16 minut. Rajd ten, wykonany seryjnym samolotem z odkrytymi kabinami, osłoniętymi jedynie owiewkami, nie wyposażonym ani w instalację tlenową, ani w specjalne przyrządy do lotów bez widoczności, ani w spadochrony, odbił się szerokim echem w lotniczym świecie.

Po wyprawie tokijskiej Orliński zakochał się z wzajemnością w pięknej tancerce z Warszawy – Stanisławie Gomółce. Nie mając zgody przełożonych na ten związek,

postanowił zrezygnować z kariery pilota wojskowego, by poślubić 13 czerwca 1929 wybrankę swego serca.

W sierpniu 1929 roku Orliński rozpoczął pracę jako pilot fabryczny w Państwowych Zakładach Lotniczych. Pracował w nich do września 1939. Prezydent USA Herbert Clark Hoover zaprosił go do wzięcia udziału w pokazach lotniczych w Cleveland, w stanie Ohio. W dniach od 29 sierpnia do 7 września 1931 zaprezentował tam akrobację w sposób nieosiągalny dla innych pilotów. Jako pierwszy w świecie, zademonstrował wówczas korkociąg przekładany, zwany później polskim.

Wykonał tysiące lotów, oblatując 27 prototypów samolotów polskiej konstrukcji i produkcji, w tym na 23 prototypach wykonał pierwsze loty. Oblatał 15 typów samolotów myśliwskich, 2 łącznikowe, 4 sportowe, 3 pasażerskie, 2 bombowe i 1 rozpoznawczo-bombowy. Był pilotem wojskowym i cywilnym. Latał jako pilot komunikacyjny, instruktor i sportowiec.

Łącznie w latach 1920-1939 spędził w powietrzu 7000 godzin, z tego 5700 na samolotach jednosilnikowych

i 1300 na dwusilnikowych, w tym około 500 godzin w lotach nocnych.

Po wybuchu wojny po raz trzeci poprosił o udział w niej jako ochotnik. Przez Rumunię, Jugosławię, Włochy, Francję, 7 grudnia wypłynął do Anglii w pierwszej grupie polskich pilotów. Do 30 października 1943 roku, jako instruktor, wyszkolił około stu pilotów myśliwskich i bombowych, po czym dostał przydział do 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, gdzie nadal szkolił pilotów jako instruktor. Bił się z przełożonymi o przywilej wykonywania lotów bojowych. Jego upór zwyciężył.

Wraz z nawigatorem Janem Lemieszonkiem wykonał 49 lotów bojowych, głównie nocnych, na samolocie bombowym de Havilland Mosquito, zwanym drewnianym cudem. W dniu wybuchu Powstania Warszawskiego 1 sierpnia 1944 Orliński został mianowany dowódcą dywizjonu 305, którym pozostał do końca stycznia 1945. Po odejściu z dywizjonu otrzymał przydział do lotnictwa transportowego (5 II 1945). Jako oficer łącznikowy pracował od 23 marca 1945 do 20 lutego 1947 roku.



Bolesław Orliński i Leonard Kubiak po powrocie do Warszawy

Wspominając wojnę pisał w liście do siostry: „Wojna to straszna rzecz – to wielkie zło ludzkości, a jednak pozostawia niepowtarzalne, niezatarte i rzewne wspomnienia. Lot bojowy – to częściowo narkotyk, upaja i przeraża i jak narkotyk pociąga i stwarza satysfakcję i chęć powtórzenia – to przeżycie! Słusznie chyba powiedział

nasz Wieszczyk, że dzieło zniszczenia w dobrej sprawie jest święte, jak dzieło stworzenia. I tym także kierowaliśmy się latając podczas wojny”.

Wraz z żoną, która była w Anglii od maja 1940 roku, zdecydowali się na emigrację do Unii Południowej Afryki. Tam przebywali od 17 X 1948 do 17 IX 1953.



Orliński na odprawie przed lotem bojowym



Spotkanie Bolesława Orlińskiego i Stanisława Skalskiego w Toronto w 1976 r.

Przez 5 lat pracował jako kierowca. Później Orlińscy osiedlili się w Kanadzie. Tam, w Toronto Bolesław do kwietnia 1947 pracował w wytwórni lotniczej De Havilland Aircraft jako referent zaopatrzenia. Utrzymywał przyjacielskie kontakty z licznymi polskimi lotniczymi przyjaciółmi z okresu wojny. Działał aktywnie w polskim środowisku lotniczym, zrzeszonym w Skrzydle 430 Warszawa. Brał udział w polskich świętach państwowych oraz w życiu religijnym Polonii kanadyjskiej. Szczególną miłością darzył harcerzy. Wygłaszał im pogadanki o lotnictwie, brał żywy udział w spotkaniach z kadetami. Po kolejnych czterech latach emeryckiego życia, w roku 1971 został zatrudniony w Canadian Corps of Commissioners, organizacji weteranów wojennych. We wrześniu 1980 roku przeszedł ostatecznie na emeryturę w 82 roku życia.

Bolesław Orliński był niewątpliwie herosem lotnictwa światowego. Żył niemal 93 lata, z których 53 spędził na emigracji, w tym od roku 1953 do śmierci 28 lutego 1992 roku – w Kanadzie. Pracował czynnie przez 61 lat, z których 20 poświęcił wojsku, służąc 1 rok i 7 miesięcy w armii rosyjskiej, 3 miesiące w armii ukraińskiej, 9 lat i 4 miesiące w przedwojennym wojsku polskim oraz 8 lat i 10 miesięcy w RAF i PSP w Wielkiej Brytanii. Jego służba wojskowa podczas obu wojen światowych oraz wojny polsko-bolszewickiej trwała również 8 lat i 10 miesięcy. Został odznaczony m. in. Krzyżem Wojennym Orderu Virtuti Militari V klasy. Zmarł 28 lutego 1992 roku, spoczął z żoną we Wrocławiu na Cmentarzu Świętej Rodziny.

Stanisław Błasiak

Ludzie Fundacji

Jerzy Kułtuniak



Ur. w 1930 r., z wykształcenia mgr filologii polskiej, z zawodu publicysta i redaktor, współzałożyciel Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, przez kilka lat członek Zarządu Fundacji. Problemami rzek, w szczególności Odry, ich funkcji żeglugowych, gospodarczych, turystycznych, walorami przyrodniczymi, dziedzictwem kulturowym i cywilizacyjnym, zainteresowany jest od ponad pół wieku.

Dowodzą tego setki artykułów, współautorstwo książek, organizacja wielu konferencji, w tym także międzynarodowych, poświęconych tym zagadnieniom. Uczestniczył w pracach wielu specjalistycznych gremiów, działających m.in. w ramach Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich, Instytutu Zachodniego w Poznaniu, Instytutu Śląskiego w Opolu, Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, a zajmujących się problemami Odry.

Z ramienia FOMT od ponad 20 lat bierze udział w ogólnokrajowych Konferencjach Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego, prezentując w referatach problematykę Odry, podobnie na międzynarodowych sympozjach prowadzonych przez Uniwersytet Viadrina we Frankfurcie n/Odrą i Uniwersytet w Ostrawie. Był też jednym z uczestników międzynarodowej konferencji w Berlinie („Projekt ueber Fluesse”).

Redaktor Jerzy Kułtuniak jest autorem koncepcji i redaktorem naukowym unikatowej serii edytorskiej ukazującej się w latach 1992-2002 pt. „Rzeki.Kultura-Cywilizacja Historia”. W wydanych 11 tomach opublikowało swoje prace ponad 90 autorów z 16 ośrodków akademickich kraju, prezentujących około 20 dyscyplin wiedzy. Seria ta, wyjątkowa w skali Europy, do dziś jest licznie cytowana w publikacjach naukowych.

Red. Jerzy Kułtuniak jest także autorem koncepcji Przestrzennego Muzeum Odry, zasadzonego na placówkach muzealnictwa odrzańskiego, od Raciborza po Szczecin, jako swoistej opowieści o przeszłości i teraźniejszości Odry, którego wiodącym ogniwem jest wrocławskie Muzeum Odry, powstałe w ramach FOMT. Wszystkie te przedsięwzięcia – w zamyśle Jerzego Kułtuniaka – mają służyć upomnieniu się o rzeki, ze szczególnym uwzględnieniem Odry, o ich właściwe wykorzystanie w żegludze, gospodarce, przestrzeni publicznej. Mają też sprzyjać kształtowaniu się przyjaznej rzekom infrastruktury społecznej.

W 25-letnich dziejach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, powstałej w 1992, zarejestrowanej w 1993 r. odegrał rolę znaczącą, swą wybitną osobowością, doświadczeniem, wiedzą i kulturą, kształtując jej formułę i styl działania. Wciąż pozostaje czynnym w pracach

Fundacji, pełen pomysłów, ku jego doświadczeniu i od-
rzańskiemu dziełu bezustannie się odwołujemy, stale
pamiętając o jego autorskiej koncepcji Przestrzennego
Muzeum Odry.

Stanisław Januszewski

Z cyklu: „w gazetach lub czasopismach napisali ...”

Apel o równe traktowanie

Przed Świętami Bożego Narodzenia 2017 roku, za sprawą „Atlasu kotów”, przeglądanego podczas obrad Sejmu RP przez lidera partii rządzącej – koty znalazły się na pierwszych stronach „mediów” krajowych jak i zagranicznych.

„... mam jeszcze na głowie dwa stare koty i to właśnie za ich sprawą poczyniłem pewną niezbyt wesołą oberwację. Otóż z racji wieku i koty, i [moja] mama – jak pisze Igor Zalewski w artykule pt „Pomysł na starość” w „Do rzeczy”, nr 30/2017, 24-30.07.2017 r., str. 61 – często odwiedzają lekarzy. Koty u weterynarza zawsze doświadczają wielkiego serca. [Weterynarze] dla swoich pacjentów (...) mają mnóstwo współczucia, cierpliwości, a nawet czułości. Zawsze bardzo się starają, żeby dla zwierzaka stres był jak najmniejszy. Czuje się, że kochają zwierzęta i swoją pracę przy okazji. Jeszcze nigdy nie spotkałem weterynarza, który byłby dla swego pacjenta brutalny, niemiły czy choćby zimno obojętny.

Natomiast moja mama – jak pisze dalej redaktor Igor Zalewski – i z tego, co wiem, nie tylko ona – trafia na lekarzy... rozmaitych. (...) często napotyka antypatycznych, opryskliwych typów, którzy ocierają się o granice wulgarnego chamstwa. W swojej karierze wiekowej pacjentki usłyszała już rozmaite teksty. Na przykład: „Jeśli chce pani wiedzieć, dlaczego się pani źle czuje, proszę spojrzeć w PESEL”. Albo: „Niech się pani cieszy, że pani jeszcze żyje”. Lub też: „Co z tego, że się pani źle czuje po tym leku? Ma go pani brać i tyle”.

Oczywiście można zrozumieć, że koty wzbudzają większą sympatię niż starsze panie. Koty są puchate, miłe w dotyku i dla oka (nawet w podeszłym wieku). Nie narzekają i nie przedstawiają swojego zdania, a jeśli nawet, to robią to w sposób, którego nie da się zrozumieć, więc nie jest irytujący. Nie gładzą, a co najwyżej miauczą. Nie zanudzają nas opowieściami o swoim cierpieniu. Nie da się ukryć, że zwierzęta nas rozczulają, a starszankowie niekoniecznie. (...)

W cywilizowanej i postępowej XIX-wiecznej Anglii towarzystwo opieki nad zwierzętami powstało 60 lat przed podobnym towarzystwem zajmującym się dolą dzieci. Tak, zwierzęta mają na nas patent. Starszankowie wręcz przeciwnie. To jednak smutne, że są traktowani gorzej niż kotki. I pieski. Mam nadzieję, że to się zmieni do czasu, kiedy się postarzeję. A jeśli nie, to będę chodził do weterynarza.” – Kończy pesymistycznie swój felieton pan redaktor.

Dlatego – wobec powyższego – o równe ze zwierzętami traktowanie ludzi (a w szczególności starszanków) – apeluje

Kpt „Nemo”

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. Marek Battek, Wojciech Śledziński

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