



Grand Hornu

Osada przemysłowa w belgijskiej prowincji Hainaut. Na karty historii wprowadził ją węgiel kamienny i człowiek — Henri de George-Legrand.

To imponujący zespół budynków fabryki i osiedla robotniczego związany z kopalnią. Na zlecenie de Georga wznosił go w latach 1819 — 1832 architekt Bruno Renard, czerpiący z ducha francuskiej myśli urbanistycznej epoki Oświecenia i z myśli społecznej początków XIX w. Grand Hornu zajmuje szczególną pozycję w dziejach industrializacji, wyrażając ideologię pierwszych dni ery przemysłowej.

Kompleks przemysłowy usytuowano na zapleczu kopalni, wokół ogromnego dziedzińca na planie elipsy.

Od północy i południa otacza go regularny ciąg podwójnych arkad.

To magazyny żelaza, węgla, form odlewniczych i inne. Od wschodu i zachodu łączą się z nimi wytwórnia maszyn oraz budynek administracyjny zakładów.

One też akcentowane są w założeniu kompozycyjnym osi symetrii zakładu. Zamknięta monumentalnym wejściem stanowić miała symbol nowych „sił przemysłu” wyzwolonych geniuszem człowieka.

W wytwórni maszyn sięgnięto ku najnowocześniejszym technikom. Fabryka produkowała wszystko, co było niezbędne dla kopalni, od lin i maszyn wyciągowych do lokomotyw.





Od południa połączono z dziedzińcem dolny podwórzec — prostokątny, otoczony budynkami stajni i magazynów. Budowla czołowa, utrzymana jak całe założenie w stylu neoklasycyżnym, łączy zespół przemysłowy z osiedlem robotniczym.

Chociaż budowę mieszkań robotniczych, już około 1750 r., podjęły szlifownie kryształów w Baccarat we Francji, to jednak epoka budowy osiedli robotniczych rozpoczęła się na dobre dopiero w drugiej połowie XIX w. Osiedle Grand Hornu liczące w 1832 r. ponad 400 domów, stanowiło dzieło pionierskie. Podjęto tutaj próbę połączenia założenia przemysłowego z mieszkalnym, nadając mu zwartą formę urbanistyczno-architektoniczną osady przemysłowej.

Bruno Renard usytuował je na planie prostokąta (500 x 400 m) obiegającego kompleks przemysłowy. To murowane z cegły, szeregowe domy robotnicze, dwukondygnacyjne, z których każdy liczył zwykle 6 pomieszczeń o łącznej powierzchni ok. 55 m². Do każdego domu przylegał ogród (1-2 ary) i magazyn na węgiel. Na zespół 10 domów przypadało po 1 piecu piekarniczym i jednej studni.

Mieszkania stanowiły własność koncernu. Robotnicze rodziny (6 — 10 osób) wynajmowały je na tydzień. Do najwyższej rangi podniesiono paternalizm - ideę jedności miejsca pracy i życia. Osiedle, fabryka i kopalnia tworzyły samodzielną jednostkę ekonomiczno - kulturową, w nowych realiach społeczno - ekonomicznych realizując model „Nowego Edenu”, tak bliski socjalizmowi utopijnemu czy ideologom industrializacji owych czasów. Jak opisywali to już współcześni wszystko przygotowano z myślą o pracy i wypoczynku po niej. Osiedle dysponowało pralnią, łaźnią publiczną i wodociągiem. Sklepy piekarniczy, mięsny, odzieżowe i galanteryjny oferowały produkty i towary po cenach umiarkowanych. Do dyspozycji mieszkańców oddano nie tylko mieszkania o wysokim na owe czasy standardzie, również salę zabaw, szkołę, kościół, cmentarz, szpital, bibliotekę, czytelnię, których usługi były bezpłatne.

Zorganizowano oddział straży pożarnej i orkiestrę. Pomysłano o urządzeniu terenów zielonych i o wypoczynku świątecznym. Imperium Henri de George-Légrand'a runęło w 1951 r., gdy zlikwidowano miejscowe kopalnie. W 1968 r. prof. Marinette Bruvier zaproponowała przekształcenie opuszczonej i zdewastowanej fabryki w Muzeum Przemysłu i Techniki. Skala przedsięwzięcia zdawała się przerastać możliwości, idea ochrony zabytków techniki torowała sobie dopiero drogę. Z początkiem lat 70. zespół przemysłowy zakupił znany architekt - Henri Guchez. Zorganizował tu własne pracownie architektoniczne, sale konferencyjne i ekspozycyjne. Na terenie zajmowanym niegdyś przez kopalnię zaprojektował nowe osiedle. W jego nowoczesnej architekturze i kształcie urbanistycznym odnajdujemy związki z tradycją. Kryją

się w estetyce elementarnych ceglanych brył, w czytelnym motywie elipsy, arkad, w formach przeciwstawnych bogactwu i chaosowi Natury. Wielkie bryły i statyczne formy, tak jak i niegdyś, służyć mają nowej syntezie, symbolizując jedność człowieka i przyrody uzyskanej pracą, głosząc idee prymatu Natury i Rozumu. Tak dzieło Henri Guchez, interpretując na nowo spadek przeszłości, oddaje ducha społeczności skierowanej ku przyszłości, społeczności świadomej wartości dziedzictwa cywilizacyjnego. W latach 80. zyskało miejsce na liście dziedzictwa światowego UNESCO.

Grudzień 1990 r. otworzył w dziejach Grand - Hornu nową kartę. Zyskało status muzeum - pomnika epoki industrializacji.

Stanisław Januszewski

Aktualności

Odrzańska Odyseja 2019

Na dzień przed planowanym ruszeniem w rejs do Krosna Odrzańskiego wstrzymano na Odrze żeglugę, z powodu powodziowego zagrożenia. Rejs przesunęliśmy na wrzesień w kierunku już górnej Odry, zdawałoby się bezpiecznej logistycznie i nawigacyjnie. .

Ponownie na dzień przed ruszeniem Odrą skanalizowaną w kierunku Opolą okazało się, że wstrzymano żeglugę na odcinku Odry opolskiej. Trzecią próbę podejmiemy w dniach 5 – 12 października. Przełamiemy złą passę rzeki, bo przecież nie naszą. Oto komunikat przesłany szkołom i przedszkolom, które zgłosiły udział w warsztatach na barce Irena prowadzonych, a zgłoszono 160 klas szkolnych i grup przedszkolaków. Mamy nadzieje, że podtrzymają udział w nowym terminie. Sądzimy, że nadejdą też nowe zgłoszenia, skrócimy bowiem – z uwagi na chłodniejsze dni – zajęcia prowadzone dla przedszkoli i dzieci młodszych. Pozwoli to przyjąć dodatkowe grupy.

W komunikacji, wciąż aktualny, z przykrością informujemy, że w związku z wyłączeniem w dniach 23-28 września 2019 r. przez PGW Wody Polskie. Zarząd Zlewni w Opolu żeglugi na odcinku Odry między Dobrzeńcem a Wróblinem ,powodowanego koniecznością przeprowadzenia tam robót hydrotechnicznych zmuszeni jesteśmy przesunąć termin rejsu Odrzańskiej Odysei o dwa tygodnie. Zrealizujemy go w nowym terminie od 5 do 12 października 2019 r.

Program rejsu, wspieranego dotacją Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego realizować będziemy we wskazywanych wcześniej kluczowych punktach postoju muzealnej barki Irena.

- w Krapkowicach, w dniach 7 i 8 października (tak jak zakładano w poniedziałek-wtorek)
- w Opolu, w dniach 9 i 10 października (środa-czwartek,
- w Brzegu w dniu 27 października (piątek).

Utrzymujemy harmonogram zgłoszeń klas szkolnych i grup przedszkolnych na sesje warsztatowe prowadzone na barce.

Prosimy jedynie o potwierdzenie (do dnia 27 września, mail:nadbot@fomt.pl, tel. 882-116-779)), że z Państwa

strony przesunięcie rejsu o 14 dni nie powoduje wycofania zgłoszenia. W związku z dużym zainteresowaniem Odrzańską Odyseją informujemy, że nowe zgłoszenia przyjmować możemy jedynie na sesje prowadzone

- w Krapkowicach w dniu 7 października, w godz. 14/00 – 15/30
- w Opolu w dniu 9 października, w godz. 1400 – 15/3

Na stronie www.fomt.pl znajdziecie państwo zmodernizowany harmonogram rejsu i listę zgłoszeń na termin 21-28 września, którą będziemy korygować

Dziedzictwo

Najstarsza Wyższa Szkoła Rolnicza Georgikon i Muzeum

Gospodarstwa Rolnego w Keszthely na Węgrzech



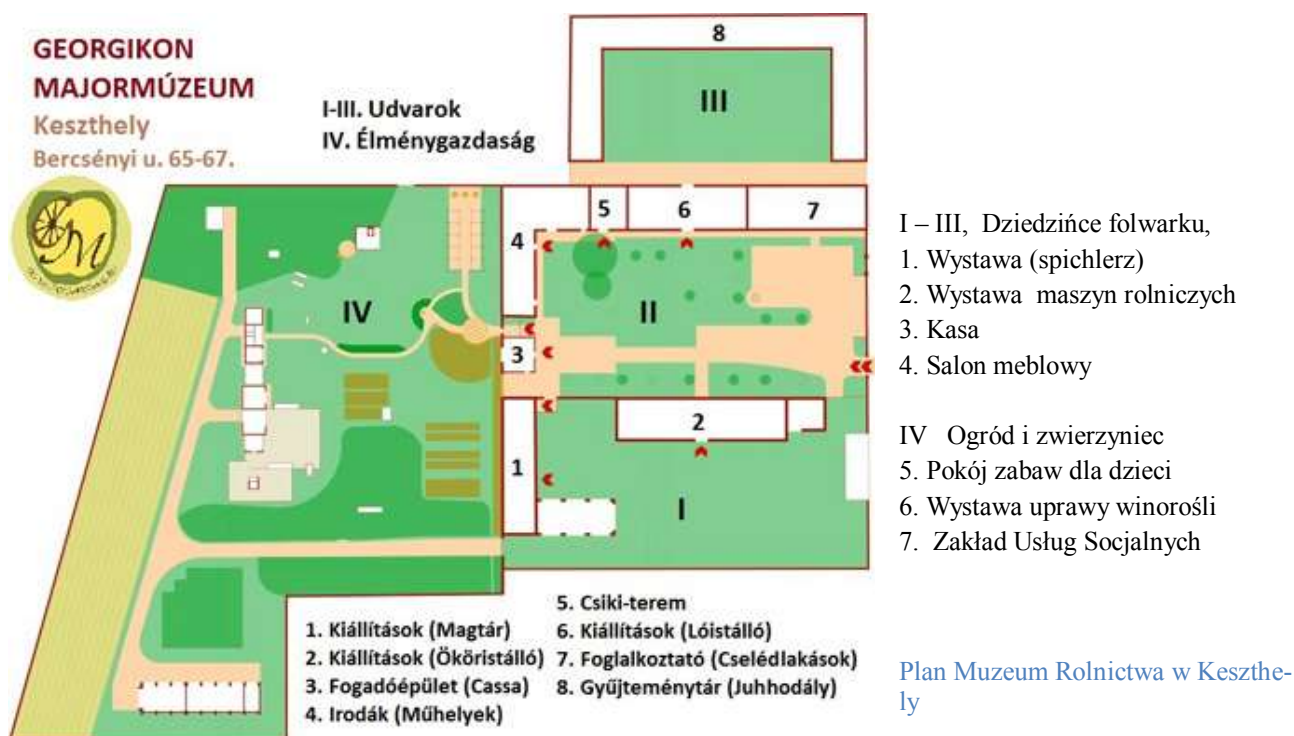
Pierwsze w Polsce muzeum Przemysłu i Rolnictwa założone zostało w Warszawie m. in. przez Jana Tadeusza Lubomirskiego i Jana Zamojskiego już w roku 1875. Prowadziło swą działalność przy Krakowskim Przedmieściu 66, aż do zniszczenia w roku 1939. Obecnie pod tym adresem mieści się Centralna Biblioteka Rolnicza. Tradycję tę podtrzymuje powstałe w 1964 r. Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie koło Poznania. Jednym z ciekawszych eksponatów tej instytucji jest samobieżna lokomobila parowa wrocławskiej firmy KEMNA-BRESLAU z 1927 roku.

[Gmach dawnej Uczelni Rolniczej Georgikon w Keszthely,](#)

Muzea Piwowarstwa w Tychach i Muzeum Browaru w Żywcu należą do większych placówek przemysłu spożywczego. Ponadto istnieją mniejsze jednostki jak Muzeum Młynarstwa i Rolnictwa w Osiecznej koło Leszna, Muzeum Chleba w Radzionkowie koło Bytomia czy Młyny w Bondyrzu na Roztoczu.

Na Węgrzech znajdują się dwa ciekawe muzea rolnictwa, w miejscowości Keszthely nad Balatonem i w centrum Budapesztu.

Historia Wyższej Szkoły Rolniczej w Keszthely



Otwarte w 1972 roku Muzeum rolnictwa w Keszthely znajduje się w folwarku, który należał do uczelni rolniczej Georgikon założonej w 1797 r. przez hrabiego Gyogya Festeticsa. Georgikon.

Pierwsza wyższa uczelnia rolnicza w Europie nazwana została imieniem swego założyciela. Obok zajęć teoretycznych prowadziła też zajęcia praktyczne. Choć była to szkoła prywatna, to studenci nie musieli płacić czesnego, a niektórzy otrzymywali od hrabiego stypendia. Wielu absolwentów pracowało później w majątkach Festeticsów pełniąc funkcję wyższych urzędników. Do roku 1846 językami wykładowymi była łacina i niemiecki. Georgikon zamknięto w 1848 r. kiedy wybuchła Wiosna Ludów, a studentów wcielono do straży naro-

dowej. Ponowne otwarcie nastąpiło w 1865 roku po ustanowieniu Monarchii Austro-Węgierskiej. W 1870 r. szkoła otrzymała nowy budynek. W latach 1945-1953 Akademia Georgikon została włączona w skład Uniwersytetu Rolniczego w Budapeszcie.

W 1957 r. trzy Akademie Rolnicze na Węgrzech, w Mosonmagyaróvár, Keszthely and Debrecen osiągnęły status Uniwersytetów. W wyniku ostatniej reorganizacji z roku 2000 Georgikon jest zamiejscowym Wydziałem Rolniczym Uniwersytetu Veszprem.

Atrakcje muzeum



Wizyta w muzeum Georgikon odkrywa przed zwiedzającymi wiele ciekawych rzeczy z czasów kiedy Węgry zaliczano do potęg rolnych. Można się dowiedzieć jak uprawiano winorośl i jak produkowano wino w okolicach Balatonu oraz jak we właściwy sposób przechowywać ziarna.

Muzeum daje obraz jak dawniej zarządzano gospodarstwem rolnym, jak wyglądało życie służby u pana, a także obejrzeć można kuźnię i warsztat kołodziejski. Wystawy urządzone w trzech budynkach oznaczonych na planie numerami 1, 2 i 6. Jednym z najbardziej ekscytujących przedmiotów jest pochodzący z drugiej połowy XIX wieku pług parowy, który jeszcze w latach 60-tych ubiegłego wieku brał aktywny udział w pracach rolnych. Dziś uruchamiany jest przy okazji obchodów większych świąt. Na wystawie maszyn rolniczych obejrzeć można kilka lokomobili parowych.

Lokomobila parowa



Drewniany spichlerz z 1795 r.

Bardzo starym obiektem wybudowanym w 1795 roku jest drewniany spichlerz. Jego przewiewna konstrukcja ułatwiała suszenie ziarna. W obszernym terenie rekreacyjnym (część IV) za budynkami folwarku znajdują się ogród, sad, klatki ze zwierzętami, trawniki i pawilony z ławkami.

Krystian Leonard Chrzan

Europejska Sieć Muzeów Rzecznych 2014-2019

Na początku 2013 r. Dyrektor Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku dr inż. Jerzy Litwin wyszedł z inicjatywą zorganizowania Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych. W NMM, jako narodowej instytucji kultury powołanej do ochrony dziedzictwa morskiego i rzeczno-żeglarskiego, kwestie związane z żeglugą śródlądową zawsze zajmowały poczesne miejsce.

W wielu europejskich krajach historia i teraźniejszość żeglugi śródlądowej również stanowią przedmiot zainteresowania wielu środowisk. Idąc więc torem wytyczonym przez instytucje muzealnictwa morskiego, które ściśle ze sobą współpracują w ramach Międzynarodowego Kongresu Muzeów Morskich, europejskim muzeom rzeczno-żeglarskim zaproponowano nawiązanie bliższej współpracy i próbę stworzenia sieci. Miała ona ułatwić kontakty między muzeami o podobnym profilu oraz poszerzyć możliwości wspólnego działania.

Współpraca ta pomogłaby w wymianie dobrych praktyk oraz mogłaby prowadzić do wspólnej pracy nad eks-

pozycjami, badaniami naukowymi czy też wzajemnej pomocy w uzupełnianiu kolekcji. W celu zapoczątkowania współpracy przedstawiciele europejskich muzeów rzecznych zaproszono na spotkanie, które odbyło się 28 maja 2014 r. w Gdańsku. Wzięli w nim udział reprezentanci 8 instytucji z Francji, Niemiec, Serbii i Polski. Uczestnicy spotkania zaprezentowali swoje placówki oraz podjęli decyzję o kontynuowaniu współpracy.

Po spotkaniu goście mieli możliwość wysłuchania wykładów i dyskusji XII Konferencji Polskich Muzeów Morskich i Rzecznych (29-30 maja) oraz poznania placówek muzealnych i atrakcji turystycznych Pomorza.



Zwiedzanie „Daru Pomorza”, 2014 r., fot. Werner Hinsch;



Lauenburg, 2015 r., fot. Holger Böttcher

Drugie spotkanie Sieci odbyło się w Muzeum Żeglugi na Łabie w Lauenburgu w Niemczech w terminie 4-6 czerwca 2015 r. Uczestniczyli w nim przedstawiciele 10 instytucji z Niemiec, Serbii i Polski. W Lauenburgu zaczęła wykształcać się formuła seminariów, która w kolejnych latach ukształtowała się następująco: prezentacja dokonań ostatniego roku i planów na przyszłość przez muzea stale uczestniczące w spotkaniach Sieci, prezentacja „nowych” instytucji, które po raz pierwszy uczestniczyły w danym spotkaniu, wykłady historyczne związane z miejscem i rzeką, nad którą odbywa się spotkanie oraz wycieczka edukacyjna.

W Lauenburgu uczestnicy spotkania mieli m.in. okazję odbycia rejsu po Łabie na pokładzie bocznokołowca parowego „Kaiser Wilhelm” z 1900 r. Dzięki takiej formule przedstawiciele muzeów mogą zarówno poznać się nawzajem, jak i swoje muzea wraz ze zróżnicowaną

specyfiką ich działania, na bieżąco śledzić działalność tych placówek oraz dowiedzieć się więcej o odwiedzanym rejonie. Na spotkaniu w Lauenburgu, wśród wielu diskutowanych tematów dotyczących m.in. przygotowania wspólnej wystawy, zdecydowano również o rozesłaniu do blisko 90 europejskich muzeów rzecznych kwestionariusza umożliwiającego uzyskanie szczegółowej wiedzy o tych instytucjach. Kwestionariusz ten został rozesłany w listopadzie 2015 r. przez Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku.

Wymiernym efektem działania Sieci i kontaktów między jej członkami było otwarcie 2 czerwca 2016 r. w Muzeum Transportu w Bratysławie dwóch wystaw posterowych poświęconych historycznym portom i statkom Bałtyku. Otwarcie wystaw zrealizowano we współpracy z Ambasadą RP. Autorami obu ekspozycji byli członkowie Grupy Roboczej ds. Nadmorskiego Dziedzictwa Kulturowego

działającej pod auspicjami ministrów kultury krajów nadbałtyckich (polskim przedstawicielem w grupie był wówczas dr Robert Domżał, obecny dyrektor Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku). Pierwotne angielskojęzyczne postery zostały przepro-

jektowane tak, by znalazły się na nich dwie wersje językowe: słowacka i angielska. Ciesząc się zainteresowaniem zwiedzających wystawom towarzyszył film promujący NMM zrealizowany z okazji 50-lecia naszej instytucji.

Otwarcie wystaw o historycznych portach i statkach Bałtyku w Muzeum Techniki w Bratysławie. Przemawia ambasador RP na Słowacji pan Leszek Soczewica, fot. Muzeum Transportu w Bratysławie



Uczestnicy spotkania w Duisburgu podczas recepcji w Ratuszu, 2016 r., fot. Muzeum Niemieckich Dróg Wodnych w Duisburgu



Zwiedzanie portu i historycznych statków, Duisburg 2016 r., fot. Philippe Cayla



Trzecie spotkanie Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych odbyło się w październiku 2016 r. w Muzeum Niemieckich Dróg Wodnych w Duisburgu w Niemczech. Zgromadziło ono reprezentantów 17 muzeów i 2 stowarzyszeń z 10 krajów (Austria, Belgia, Czechy, Francja, Holandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Serbia). Oprócz prezentacji zebranych instytucji przedstawiono również tematy związane z obecnym i przyszłym funkcjonowaniem Sieci. W ożywionej dyskusji podkreślono wagę bezpośrednich kontaktów między muzeami rzeczynymi wśród których,

jak wynika z analizy rozesłanego rok wcześniej kwestionariusza, dużo jest instytucji małych i średnich, funkcjonujących dotąd w pewnej izolacji, oraz wyznaczono kierunki działania na przyszłość: wymiana wiedzy i doświadczeń, wymiana zabytków, organizacja wspólnej wystawy, stworzenie bazy i katalogu europejskich muzeów rzecznych oraz zabytkowych statków śródlądowych. Spotkanie w Duisburgu stało się dla jego uczestników okazją do podróży studyjnej statkiem po tym największym porcie śródlądowym Europy.

Czwarte spotkanie europejskich muzeów rzecznych odbyło się między 4 a 6 września 2017 r. w Muzeum Techniki w Wiedniu. Przybyli na nie przedstawiciele 14 instytucji z 7 krajów (Austria, Czechy, Łotwa, Niemcy, Polska, Serbia, Słowacja). Zwyczajowo zaprezentowano placówki i osiągnięcia muzealne, historię żeglugi i przebudowy koryta Dunaju oraz przedstawiono wyniki analizy kwestionariusza dotyczącego historycznych statków i wystaw czasowych rozesłanego w 2016 r. przez Na-



rodowe Muzeum Morskie w Gdańsku do muzeów rzecznych w Europie. Spotkanie stało się okazją do poznania miejscowych muzeów i infrastruktury związanej z historią, badaniami i zagospodarowaniem Dunaju, m.in. Parku Narodowego Dunaj-Auen realizującego pilotażowy program renaturalizacji brzegów Dunaju (likwidacja kamiennych umocnień, ponowne połączenie bocznych odnóg z korytem głównym) w celu przeciwdziałania obniżaniu się dna rzeki.



[Ekspozycja stała w Muzeum Techniki w Wiedniu](#)

Między 25 a 29 września 2018 r. w belgradzkim Muzeum Nauki i Techniki odbyło się piąte już seminarium Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych. Rozpoczęło je otwarcie wspólnej wystawy posterowej przygotowanej przez 9 muzeów i organizacji z Serbii, Niemiec, Austrii, Węgier, Słowacji i Polski. Każde z nich zaprezentowało materiał o historycznym statku rzeczonym ze swoich zbiorów, lub o żegludze na rzece, której dzieje i znaczenie dokumentuje i upowszechnia.

Wystawa daje zwiedzającym możliwość poznania ważnej części europejskiego dziedzictwa rzeczno-żeglownego, którego ochrona i promowanie jest celem działania wszystkich naszych instytucji. W „jubileuszowym” spotkaniu w Belgradzie uczestniczyli przedstawiciele 14 muzeów z Serbii, Rumunii, Niemiec, Austrii, Węgier i Polski. W jego trakcie zaprezentowano szereg referatów poświęconych żegludze na Dunaju, podsumowano ostatni rok w muzeach współpracujących w ramach Sieci i zaprezentowano instytucje, które do niej dołączyły. Seminarium było również okazją do rejsu po Dunaju oraz zwiedzenia innych belgradzkich muzeów, m.in. Muzeum Jugosławii i Muzeum Nikoli Tesli.



[Park Narodowy Dunaj-Auen prowadzi pilotażowy program renaturalizacji brzegów Dunaju](#)



Wspólna wystawa posterowa o historycznych statkach rzecznych zaprezentowana po raz pierwszy w Belgradzie w 2018 r.

Plakat promujący V spotkanie Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych w Belgradzie, 2018 r.

Wystawa stała w Muzeum Nauki i Techniki w Belgradzie



Szóste seminarium Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych zorganizowane zostało przez jeden z 8 oddziałów LWL-Industriemuseum – Muzeum Dziedzictwa Przemysłowego Westfalii, a mianowicie przez Podnośnię dla Statków Henrichenburg w Waltrop w Niemczech. Odbyło się ono w dniach 10-14 września 2019 r. i zgromadziło przedstawicieli 10 instytucji z Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, Austrii, Serbii i Polski. Na spotkaniu, prócz tradycyjnej prezentacji muzealnych aktualności i planów, omówiono problematykę żeglugi śródlądowej w Zagłębiu Ruhry. Zabrani zgodzili się, że wspólna wystawa o historycznych statkach nadal powinna się powiększać (od prezentacji w Belgradzie wzbogaciła się o 3 nowe posterki) oraz być prezentowana w kolejnych muzeach Sieci.

Najważniejszym rezultatem spotkania i toczonych dyskusji była decyzja o stworzeniu strony internetowej Sieci (przez LWL-Industriemuseum) oraz rozpoczęciu aktywności Sieci w mediach społecznościowych. Seminarium, jak zawsze, stało się okazją do poznania regionu, w którym zostało zorganizowane. Sam Henrichenburg jest imponującym kompleksem obejmującym podnośnię dla statków z 1899 r., służącą z 1914 r., podnośnię z 1962 r. i służącą z 1985 r. Uczestnicy spotkania na parowcu „Nixe” z 1939 r. popłynęli kanałem Dortmund-Ems do Dortmundu oraz zwiedzili inne oddziały LWL-Industriemuseum: kopalnię Zollern w Dortmundzie oraz kopalnię Nachtigall („Słowik”) w Witten.

Przedstawiciele europejskich muzeów rzecznych z entuzjazmem przyjęli zaproszenie do zorganizowania kolejnego spotkania Sieci w Muzeum Odry FOMT we Wrocławiu. Biorąc pod uwagę zbiory, profil i aktywność tej placówki już teraz można zakładać, że będzie to spotkanie ważne i inspirujące.

Logo Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych





Pogłębiarka „Porta” zbudowana w Koźlu w 1925 r., w zbiorach LWL-Industriemuseum w Waltrop



Podnośnia dla statków Henrichenburg w Waltrop, 2019 r.



IV spotkanie Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych, Waltrop 2019 r.



Śluza z 1914 r. w kompleksie Heinrichenburg w Waltrop, 2019 r.



Część uczestników VI spotkania Sieci na pokładzie repliki barki z rzeki Ruhra, Witten 2019 r.

Ludzie Fundacji

Grzegorz Szerszeń

urodził się 5 maja 1978 w Bielawie. Kończąc bielawski Zespół Szkół Zawodowych zyskał kwalifikacje mechanika pojazdów samochodowych. Zawodowo związany jest z motoryzacją i w roli mechanika i w roli kierowcy. Jest kolekcjonerem zabytkowych samochodów, szczególną jego uwagę pochłaniają samochody typu 126 p, kultowe dla lat 70. XX w.

Z pietyzmem je utrzymuje, uczestniczy w wielu pokazach i rajdach.

Z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki związany jest od 2004 r. Uczestniczy w wielu prowadzonych przez Fundację imprezach, prowadzonych z okazji Nocy Muzeów, Europejskich Dni Dziedzictwa czy Dni Odry. Jest częstym gościem na statkach Muzeum Odry, zawsze gotowy służyć pracą.



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

Miasta-gąbki

„Ilość wody przypadająca na jednego mieszkańca Polski jest 2,5 razy mniejsza od europejskiej średniej. W wyniku zmian klimatu coraz więcej miast może mieć problemy z zaopatrzeniem w wodę, ale również z powodzią. Jak temu zapobiegać? Można wprowadzić w życie koncepcję miasta-gąbki, które magazynuje wodę zamiast odprowadzać ją na zewnątrz.

Woda deszczowa powinna wsiąkać w ziemię i zostać w naturalny sposób przefiltrowana przez glebę, a następnie zasilić zasoby wód podziemnych. Często jednak tak się nie dzieje, ponieważ betonowe chodniki, ulice i parkingi uniemożliwiają ten proces.

Podczas opadów woda trafia wtedy bezpośrednio do kanalizacji deszczowej. Z jednej strony miasta borykają się z suszami i zwiększonym zapotrzebowaniem na wodę w okresie upałów, a z drugiej strony częstsze stają się gwałtowne ulewy, podczas których miejskie systemy nie radzą sobie z wystarczająco szybkim odprowadzaniem wody. To z kolei prowadzi do występowania lokalnych podtopień.

Promowanie dobrych praktyk polskich miast w dziedzinie zrównoważonego rozwoju jest jednym z celów projektu ECO-MIASTO organizowanego przez Ambasadę Francji w Polsce i Centrum UNEP/GRID-Warszawa.” – Czytamy w Czasopiśmie „Gospodarka Wodna”, nr 7/2019, str. 2, w bloku stron; „FAKTY” w artykule informacyjnym, pt: „Miasta – gąbki” (Gdynia, Radom, Singapur, 2 lipca 2019 r.)

Dodajmy też, że RETENCJAPL Sp. z o.o. zorganizowała w Gdańsku, w maju 2019 r. trzecią już edycję kon-

ferencji STORMWATER POLAND. „Konferencja jest kontynuacją uznanego w branży cyklu poświęconego praktycznemu spojrzeniu na gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi. Przewodnią myśl konferencji STORMWATER POLAND 2019, odbywającej się w dniach 11-13 marca 2019 roku w Gdańsku, zawierała się w haśle: „Zrównoważone zarządzanie wodami opadowymi”. (Tomasz Grochowski Prezes Zarządu RETENCJAPL Sp. z o. o.) „Docierają do nas sygnały, że władze samorządowe w wielu miejscach w Polsce widzą pilną potrzebę wdrożenia realnego, systemowego zarządzania deszczówką w miejsce praktykowanej eksploatacji awaryjnej.

Widzimy konieczność wdrożenia mechanizmów premiujących retencję. Zarządzanie postrzegamy przy tym nierozłącznie z przymiotem zrównoważenia.

Źródłem takiego podejścia jest przekonanie, że zarządzanie może być skuteczne wyłącznie wówczas, gdy jest zgodne z naturą wykorzystując potencjał zielononiebieskich rozwiązań oraz gdy jego strategiczne priorytety wpisują się w wizję i plany urbanistów, kreujących oblicze naszych miast.” – Napisał w zaproszeniu na tę konferencję dr hab. inż. Paweł Licznar, prof.

nadzw., Politechniki Wrocławskiej, Przewodniczący Komitetu Naukowego Stormwater Poland.
(www.stormwater.retencja.pl)

Zanim jednak urbaniści miast zaczną wprowadzać kompleksowe rozwiązania proroczące do planów rozwoju całych aglomeracji, należy doceniać zrealizowane działania osiedlowe. Np. rozwiązania takie, jakie pokazywali prelegenci z całego świata na gdańskiej Konferencji czy wprowadzane właśnie na gdańskim osiedlu Zaspą.

Odnajmujemy też najstarsze rozwiązanie, jedno z pierwszych w Polsce, pierwsze na Dolnym Śląsku, wykonane tuż po powodzi lipca 1997 r. (1999 – 2005) na nowobudowanym osiedlu w Siechnicach – pod Wrocławiem. (Autorzy: dr inż. arch. Paweł Ogiński i dr inż. arch. prof. nadzw. Politechniki Wrocławskiej Alina Drapella-Hermansdorfer oraz mgr inż. Ryszard Majewicz, mgr inż. Ewa Kozłowska, a także Piotr Świętek – współpraca)

Dlaczego jednak to zaprojektowane już 20 lat temu, wzorcowe rozwiązanie nie stało się tematem badań naukowych ani zainteresowań deweloperów budujących nowe osiedla w miastach? Dlaczego nie stało się już wtedy „osiedlem – gąbką”? Może zbyt wyprzedzało epokę mody na ocieplenie klimatu? Może było jeszcze zbyt mało zabetonowanych powierzchni generujących szybkie („ekspresowe”) powodzie „*podczas których miejskie systemy nie radzą sobie z wystarczająco szybkim odprowadzaniem wody*”? A może zafunkcjonował przymus opłat za nieretencjonowaną wodę, który działa dopiero od 2018 r. wraz z wejściem w życie przepisów nowej ustawy „Prawo wodne”?

Tak czy inaczej: do budowy „osiedli-gąbek”, a wcześniej do zwiedzenia funkcjonującego od blisko 20-tu lat „osiedla-gąbki” o nazwie „Błękitne” w Siechnicach – pod Wrocławiem,

Wszystkich Zainteresowanych zaprasza

Kpt Nemo

Korespondencję prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Wojciech Śledziński

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz, Janusz Fąfara
Mecenas : 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.
