



EDUKACJA

Studium Archeologii Przemysłowej na barce

W tempie wręcz ekspresowym przeprowadziliśmy nabór słuchaczy studium Akademii Archeologii Przemysłowej. 18-19 września zaprosiliśmy ich na statek „Irena”, na rejs Odrą do Brzegu. Szczęśliwie pogoda dopisała i jak zwykle na pokładzie prowadzić mogliśmy zajęcia, które dedykowaliśmy problematyce kształcenia Słuchaczy na polu ochrony aktywnej zabytków przemysłu i techniki.

Korzystając z możliwości zaokrętowania Słuchaczy na barce „Irena” prowadzonej w rejsie Odrzańskiej Odysei 2021 do Brzegu, Opola i Krapkowic zajęcia programowe Akademii prowadziliśmy na barce i przy budowach wodnych i przemysłowych Brzegu, przy jego śluzach i mostach, przy dawnych młynach wodnych, które wykładom



W śluzie Oława.

dziejnictwu dedykowanym przydawały autentyzmu, stanowiąc również miejsce pracy Słuchaczy, którzy tutaj weryfikować mogli i treści programowe Akademii.

A mowa była o przedmiocie, metodzie i źródłach archeologii przemysłowej, o procesach przemiany Odrzańskiej Drogi Wodnej, zabytkowych



Na pokładzie.



Wykład w ładowni barki.



Bywało i tak.

mostach Polski, o dziedzictwie kultury akwaticznej Europy, o sztuce ewidencji zabytków techniki. Problematyka ta znajdzie rozwinięcie na kolejnych sesjach Akademii, a prowadzić je chcemy nie tylko na Wrocławskim Węzle Wodnym, lecz także na Kanale Elbląskim i Bydgoskim, wzbogacając i tradycyjną formułę Akademii, tym razem prowadzonej pod auspicjami Narodowego Instytutu Dziedzictwa.

Zapraszamy do udziału w kolejnych sesjach Akademii wszystkich zainteresowanych dziedzictwem wód Polski, jego ochroną i czerpaniem z materialnych dokumentów dziedzictwa przemysłowego Polski. Informacje o kolejnych sesjach Akademii podajemy na stronach internetowych Fundacji. Zgłoszenia zainteresowanych przyjmujemy drogą elektroniczną bądź telefoniczną (nadbtor@fomt.pl lub tel. 882-116-779).

Marcin Wrzeński

Studium na Kanale

Czerpiąc ze wsparcia „dziedzictwa” Narodowy Instytut, 1 października, wyi dwoma samochodami 12 słuchaczy i 4 aniw Zalewie dołączyli wi historycy Kanału i Ryszard Kowalski. Buczyńca, skąd wyszliśmy 3 pochylnie: ca, zapoznając się jedynej w swym rotechnicznej świata lat i wciąż funkcjodowle i mechanizmy



State opanowany. Przejęliśmy ster.

stulecia. W ich dzieje i konstrukcję wprowadzali nas Cezary Wawrzyński, Ryszard Kowalski i Stanisław Januszewski, autorzy przygotowywanej do publikacji drugiej edycji Kanału Elbląskiego, która światło dzienne ujrzy już w listopadzie tego roku. Mowa była nie tylko o pochylniach, także o innych budowach hydrotechnicznych, które już z chwilą swego powstania wprowadziły swych twórców na karty czasopiśmiennictwa i podręczników budownictwa wodnego. Nic dziwnego, że smakowanie ich dzieła trwało do późnego wieczora. Po powrocie do Buczyńca objechaliśmy samochodami inne pomniki kultury technicznej obszaru, udając się m.in. do Miłomłyna, poznając kanałowe mosty, akwedukty, obrotnice statków, na pochylnie Jeleni i Całun, na śluzę Zielona i Ruś Mała poznając również i inne dzieła budownictwa wodnego kanału, obrotnice statków, różne budowle hydrotechniczne, unikatowy akwedukt, przepusty wodne, obrotnice statków, słuchając animatorów wyprawy opowiadających o hydrotechnicznych Anglii, Francji, Włoch, Belgii, Polski, Rosji znaczących dla dziedzictwa kultury technicznej świata. Centralne miejsce zajmował przy tym George Jacob Steenke – ojciec kanału.

cia programu „Wspólnie koordynowanego przez tutaj Dziedzictwa, tym nika, wyjechaliśmy nad najętym mikrobusami osobowymi, w sile matorów, do których już następnego dnia miejscodr Cezary Wawrzyński Rano udaliśmy się do najętym statkiem prze-Buczyniec, Kąty, Oleśniz konstrukcją i dziejami dzaju budowli hydroliczającej sobie ponad 160 nującej w oparciu o bupowstałe w połowie XIX



Jelonki, Mennonicki dom podcieniowy.



W Przemarku.



Na pochylni Całuny.



Prabuty - miniatura miasta z XIV w.



Filar kół linowych i maszynownia pochylni Kąty.



Koło wodne pochylni Jelenie.



Prabuty -fontanna Rolanda,

Kolejnego dnia odwiedziliśmy Jelonki, obfitujące w architekturę czerpiącą wzorce z budownictwa holenderskiego odwiedzając następnie relikwiarz zamku krzyżackiego w Przemarku z pieczołowitością utrzymywany przez Jolantę i Ryszarda von Pilachowskich, Muzeum Tradycji Szlacheckiej w Waplewie Wielkim usytuowane w odrestaurowanym pałacu Sierakowskich. Wielce zasłużonych dla kultury polskiej. Sesję zakończyliśmy w Prabutach, odwiedzając tam relikwiarz wodociągu, unikatowego przykładu barokowej sztuki inżynierskiej z lat 1726 – 1730. Zainteresowanie wzbudziła powstająca tam na ruinach



Pałac Sierakowskich w Waplewie Wlk.

zamku Biskupów Pomezzańskich w Prabutach miniatura miasta z XIV wieku, powstająca w skali 1:16, dzieło Włodzimierza Wiśniewskiego. Niemniej interesującym był Kościół Polski i bogato zdobiona Fontanna Rolanda powstała w 1900 r. w Berlinie, a w 1920 przeniesiona do Prabut. Jej podstawę stanowi pięć lwów, obok których znajdujemy również słonie, węże, wielbłądy, a nawet smoki.

Późną nocą powróciliśmy do Wrocławia, umawiając się na kolejne sesje. Ich program podajemy na stronie internetowej Fundacji, patrz: Szukaj: www.fomt.projekty

Stanisław Januszewski

POPULARYZACJA

Odrzańska Odyseja 2021

Barkę Irena zbudował Saturnin Marzątko na łące nad Brdą w 1936 roku jako krytą barkę z trzema ładowniami o długości ponad 40 metrów. Do 1989 r. była eksploatowana na Kanale Bydgoskim i na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Po remoncie zakończonym w 2016 r. pełni rolę pływającego muzeum, a w jej wnętrzu znajdują się sale warsztatowe, w których odbywają się wystawy poświęcone historii żeglugi śródlądowej oraz prezentacje modeli statków i zabytkowych komputerów. Wtedy wypłynęła w swój pierwszy rejs do Kędzierzyna- Koźla. Od tamtej pory co roku dzięki wsparciu Ministerstwa Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu pokonuje Odrę docierając do małych miast z ofertą warsztatów, koncertów, odczytów dla mieszkańców.

W tym roku był to już szósty rejs statku - muzeum. Za cel z uwagi na dobre warunki nawigacyjne obraliśmy sobie górną Odrę. Plan dopłynięcia aż do Kędzierzyna- Koźla pokrzyżował nam remont śluzy Krapkowice, dlatego w tym roku postanowiliśmy połączyć rejs statkiem z wystawami plenerowymi w nadodrzańskich miastach do których barka dotrzeć nie może z uwagi na stan wody, czy inne obiektywne przeszkody.

Wypłynęliśmy w sobotę 18 września o świcie mając na uwadze możliwy przestój na remontowanej śluzy Ra-

townice. Nie marnowaliśmy czasu - na śluzach uzupełniliśmy zapasy wody, podczas płynięcia myliśmy pokład, czy przesadzaliśmy świeżo zakupiony wrzos. Na statek zaokrętowaliśmy 14 osobową grupę słuchaczy Akademii Archeologii Przemysłowej. Śpieszyliśmy się, ponieważ w niedzielę, w Brzegu na popołudnie zaplanowany był festyn miejski. Na barce poza stałą załogą (kpt. Mieczysław Balcerkiewicz, Andrzej Wilk, Krystyna Szczepaniak, Mariusz Gaj i Marcin Marszałkiewicz) pomagali w przygotowaniach Marcin Wrzesiński, Marek Prokopowicz i Magda Snela. W tym roku naszym napędem był pchacz



Szykujemy pokład na przyjęcie uczniów- rejs na odcinku Wrocław- Brzeg.

Jacek, wrocławskiej firmy Hydrokrusz, z kpt. Jerzym Szyszką i mechanikiem Jerzym Kasprzyckim. Pierwszy odcinek odbył się bez żadnych komplikacji, więc po szybkim położeniu trapu, kodu flagowego i wystawieniu kilku plansz barka około 17.00 była gotowa na przyjęcie osób przybywających na festyn.



Brzeg- festyn w Marinie Brzeg.



Przedszkola w Brzegu na barce Irena.



Pierwszy dzień zajęć w Brzegu- Andrzej Wilk opowiada o Dzieciach Odry.



Brzeg- Marcin Marszałkiewicz i akademia węzłów żeglarskich na nadbrzeżu.



Brzeg- grupa po zajęciach fot. Krystyna Szczepaniak.



Brzeg- Krystyna Szczepaniak i zajęcia plastyczne.

Następny dzień- poniedziałek to od rana zajęcia dla szkół i przedszkoli z Brzegu. Przygotowaliśmy dla nich zabawy, warsztaty plastyczne i modelarskie, lekcje muzealne, warsztaty filmowe, fotograficzne, plastyczne, wystawy opowiadające o historii żeglugi, czy zabytkach techniki, projekcje filmowe filmów archiwalnych, czy spotkania z weteranami żeglugi śródlądowej . Zajęcia musimy skończyć do godziny 12.30, gdyż przed nami długa droga do Opola, gdzie we wtorek czekają nas kolejni zwiedzający.



Zbliża się koniec żeglugii na dziś. Kpt. Balcerkiewicz na służbie Chróścice.

jący.

Nocowaliśmy przed służą Dobrzeń, planując dopłynąć odo celu o świcie. Jednak o 5 rano zamiast pierwszych promieni słońca przywitała nas gęsta mgła. Żegluga aż



Opole- zajęcia dla młodeży z historii żeglugii prowadzi Mariusz Gaj Fot. Krystyna Szczepaniak.

do godziny 8 nie była możliwa.



Opole. Przerwa obiadowa- załoga Ireny w pełnym składzie.



Barka Irena na przystani przy ul. Odrowąża w Opolu.



Opole- Andrzej Wilk opowiada dzieciom o zabytkowych urządzeniach statkowych. Fot. Krystyna Szczepaniak.

W Opolu we wtorek i środę (21 - 22.09) prowadziliśmy zajęcia dla szkół i młodzieży. Barkę odwiedziło też wielu weteranów żeglugi, właścicieli portów w Choruli, czy Opolu. Marcin Marszałkiewicz – pilot drona - wykonał zdjęcia i ujęcia filmowe stoczni w Opolu i Dobrzeńcu. Waclaw Hepner pomagał w prowadzeniu zajęć.

Po ostatniej grupie, w środę wypłynęliśmy do Krapkowic, gdzie w czwartek i piątek czekały na nas komplety grup warsztatowych. Miasto to jest bardzo związane z historią żeglugi śródlądowej, dlatego popołudniami statek zwiedziło wielu mieszkańców. Odwiedziła nas również TVP Opole, a materiał o barce i naszym rejsie ukazał się w ogólnopolskim Teleexpresie.



Krapkowice- grupa przedszkolna po zajęciach Fot. Krystyna Szczepaniak.



Krapkowce - Mariusz Gaj opowiada historię barki Fot. Krystyna Szczepaniak.



Festyn- wystawa plenerowa Muzeum Odry w Raciborzu. Fot. Krystyna Szczepaniak.

W sobotę 23.09 załoga barki wspomagana przez prof. Stanisława Januszewskiego, Jacka Króla i Waclawa Hepnera (latające Muzeum Motoryzacji) zabrała ze statku najciekawsze wystawy i muzealia do Raciborza, gdzie od godziny 10.00 rozpoczął się festyn. W tym czasie kpt. Balcerkiewicz wraz z załoga pchacza wypłynął w powrotny rejs Ireną do Brzegu, okrążając na statku grupę Słuchaczy Akademii Archeologii Przemysłowej. W niedzielę analo-



Festyn- wystawa plenerowa Muzeum Odry w Kędzierzynie Koźlu. Fot. Krystyna Szczepaniak.

giczny festyn odbył się w Kędzierzynie - Koźlu na przystani Szkwał. Obie imprezy uzyskały honorowy patronat prezydentów miast Raciborza i Kędzierzyna Koźle.

Poniedziałek 27.09 września zapowiadał się bardzo pracowicie. Wciąż na telefon przychodziły kolejne zgłoszenia szkół, które zainteresowane były uczestnictwem w warsztatach. I tak do godziny 14.00 statek odwiedziło 18 klas szkolnych. Pogoda na szczęście dopisała, więc scenografią części zajęć była przystań na pl. Drzewnym.



Barka irena ponownie w Brzegu.



Brzrg- zajęcia na nadbrzeżu Fot. Krystyna Szczepaniak.



Barka Irena zbliża się do stanowiska Muzeum Odry na Szczytnikach. Fot. Andrzej Wilk.



Uczniowie Technikum Żeglugii Śródlądowej pomagają cumować barkę Irena.

We wtorek o świcie na pokład zawitali uczniowie klasy 3 i 4 Technikum Żeglugi Śródlądowej, którzy podczas rejsu nie tylko słuchali wykładów o historii żeglugi i zabytkach Odrzańskiej Drogi Wodnej, ale mieli również szansę na

praktyczną naukę zawodu podczas 5 śluzowań. Około 16.00 barka dopłynęła na swoje stanowisko przy Wyb. Wyspiańskiego we Wrocławiu.

Mariusz Gaj

IX Międzynarodowa Konferencja Konserwatorska „Problemy muzeów związane z zachowaniem i konserwacją zbiorów”

Już po raz dziewiąty spotkaliśmy się w Muzeum Narodowym Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie na tradycyjnej konferencji naukowej prowadzącej ku muzealnictwu i ochronie dziedzictwa kultury technicznej Polski. Tym razem organizatorzy zaproponowali kilka paneli dyskusyjnych, których problematyka dotyczyła edukacji społecznej na rzecz ochrony dziedzictwa narodowego, organizacji i zarządzania konserwacją w muzeach, zagadnień konserwatorskich związanych z obiektami wykonanymi z materii organicznej oraz problematyki konserwatorskiej obiektów ekspozycyjnych na wolnym powietrzu, konserwacji obiektów wielkogabarytowych i przewidzianych do ekspozycji w ruchu. Jak zawsze sporo miejsca zajmowała problematyka konserwacji i ekspozycji zabytków.

W ciągu dwu dni 6 i 8 października zaprezentowano 32 referaty, a żywej dyskusji towarzyszyła wizyta w pawilo-

nach ekspozycyjnych Muzeum w Szreniawie, zawsze interesująca, obfitująca w spotkania z materialnymi doku-



Przejażdżka czołgiem Muzeum Broni.

mentami dziedzictwa rolniczego z kolekcji muzeum. 7 października organizatorzy zaproponowali spotkanie z Muzeum Broni Pancерnej w Poznaniu, z Muzeum Martyrologii Wielkopolan usytuowanym w Forcie VII twierdzy poznańskiej oraz z Interaktywnym Centrum Historii Ostrowa Tumskiego – wyjątkową placówką kulturalną Poznania, zajmującą się prezentowaniem, interpretacją i promocją historii



W Forcie VII twierdzy Poznań.



Interaktywne Centrum Historii Ostrowa Tumskiego.

i dziedzictwa Ostrowa Tumskiego, usytuowaną w kompleksie obiektów zlokalizowanym w najstarszej części

miasta, na Śródcie i Ostrowie Tumskim. Na imponujący jej zespół składa się współczesny budynek główny oraz odrestaurowany budynek Śluzы Katedralnej, połączone z sobą kładką przerzuconą nad Cybiną.

Zasadniczą część kompleksu Interaktywnego Centrum zajmuje multimedialna ekspozycja. Tutaj prowadzona jest również działalność wystawiennicza, edukacyjna, wydawnicza, szkoleniowa, popularyzacyjna i inna działalność kulturalna w zakresie turystyki kulturowej.

Ze strony Fundacji w Konferencji uczestniczył Stanisław Januszewski, prezentując patenty

wynalazcze Polaków kręgu Wielkiej Emigracji rolnictwu dedykowane.

Stanisław Januszewski

Wieża wodna Karla Klimma

Wieża ciśnień przy ul. Sudeckiej we Wrocławiu to dzieło techniki, architektury i sztuki trwale związane z krajobrazem kulturowym Wrocławia. To budowla, która do sztuki budownictwa wodociągowych wież ciśnień — jako jedna z pierwszych w świecie — wniosła ażurowy ustrój nośny trzonu. Oznaczało to znaczną redukcję kosztów budownictwa wieżowego, otworzyło architektom nowe możliwości kształtowania monumentalnej rzeźby przestrzennej — jaką w końcu wieża ciśnień pozostaje.

Powstanie wieży ciśnień przy ul. Sudeckiej zawdzięczamy inwencji znanego architekta — Karla Klimma, kierownika pracowni projektowej administracji budowlanej m. Wrocławia, wiele lat współpracującego z architektem miejskim Wrocławia — Plüdemannem, znanym z szeregu interesujących realizacji, w tym Hali Targowej przy pl. Nankiera, która zyskała śmiałą konstrukcję żelbetową. Sam Karl Kimm pozostawił po sobie m.in. tak imponujące budowle jak szkoły przy ul. B. Prusa (dzisiaj Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej) i ul. Dawida. Był też bliskim współpracownikiem Maxa Berga, znanego z budowy Hali Stulecia. Karl Klimm rozważał początkowo ideę wzniesienia przy ul. Sudeckiej monumentalnego „grzybka”, w którym stożkowy, masywny trzon niesie cylindryczną głowicę kryjącą sferyczny zbiornik typu opatentowanego w 1883 r. przez inż. Otto Intze. Porzucił ją i ostatecznie aprobatę władz miasta zyskała ostatnia jego propozycja, którą zrealizowano w latach 1903 - 1906.

Zbiornik wieżowy typu Intze podtrzymywany jest tutaj przez centralnie usytuowany trzon, zdecydowanie zredukowany do kształtu kolumny prowadzącej rurociągi i komunikację pionową. Na ustrój nośny głowicy składa się osiem monumentalnych słupów, które tutaj wykonano w konstrukcji murowanej — z cegły. To przesądza o oryginalności formy i kształtu wieży ciśnień. Ażurowa konstrukcja ustroju nośnego utrzymuje w tym przypadku tradycyjne materiały i technologię. Z jednej strony traktować ją można jako nowoczesną, z drugiej zachowawczą.



Wieża ciśnień.

Klimm zrezygnował z możliwości jakie niósł żelbet (ówcześnie szeroko sięgał ku nim m.in. Belg Hennebique) ale też dzięki temu pełniej mógł operować akceptowaną wówczas konwencją przydającą wieży architektury, którą określamy mianem „historyzmu”. Charakterystycznym dla twórczości Klimma pozostawało jednak to, że uciekał od „kopiowania” form historycznych, raczej swobodnie je przetwarzał. Widoczne jest to w wieży ciśnień przy Sudeckiej gdzie bardziej stara się poszukiwać form, które nie tyle przenoszą historyczne wzorce, co raczej poszukują w spadku przyszłości tego co składa się na istotę dziedzictwa. Oceniając dzieło Klimma z tej perspektywy

trudno odnaleźć w nim elementy znamienne dla definicji „historyzmu”. Można powiedzieć, że to „architektura gotyku pozbawiona form gotyckich”. To paradoksalne na pozór stwierdzenie, które zawdzięczał znakomitemu historykowi architektury Wrocławia — prof. Ernestowi Niemczykowi — stanie się uzasadnione gdy wskażę, że obok siebie występują w wieży ciśnień przy Sudeckiej np. sklepienia żebrowe (między filarami) właściwe dla gotyku, ale o formie uproszczonej jak w „romańszczyźnie”. Klimm chętnie wyraża przy tym formy „historyczne” językiem secesji — „Jugendstilu”. Postawę tę manifestuje m.in. wspaniała rzeźba „Panny wodnej” umieszczona w cokole wieży. Karl Klimm jest twórcą w pełni oryginalnym, ożywionym duchem poszukiwania istoty kompozycyjnej architektury. Świadczy to o talencie i ta postawa przenosi Klimma do współczesności czyniąc z jego dzieła otwartą księgę dziejów architektury.



Panna wodna.

Klimm, swobodnie interpretując spadek przeszłości, rozbił monumentalną bryłę na wiele członów, zróżnicowanych w cokole, konstrukcji nośnej i ścianie osłonowej zbiornika. Zyskał tym znakomite efekty plastyczne. Przydając temu zróżnicowany detal ceglanych elewacji, rozbudowanych partii przykrycia głowicy, wniósł w krajobraz miasta budowlę na wskroś romantyczną, odwołującą ku ikonografii czy to ponurego klasztoru, czy to romantycznego zamku (siedziby mitycznego ducha wody), czy rzeźby przestrzennej operującej zrozumiałą i bliską współczesnym symboliką, w której motyw wody — „aqua vita” przewija się bezustannie, czy to w relacji ażurowego trzonu z głowicą, czy to w bogatej ornamentyce elewacji i połączeń dachowych, czy to w rzeźbiarskim wykończeniu sterczyn, lukarn i wieżyczek głowicy, czy wreszcie w bogactwie różnorodnych aplikacji, wśród których poczesne miejsce zajmuje kamienna płaskorzeźba.

Wieża Klimma to ani klasztor ani zamek — to dzieło techniki, przywołujące różne skojarzenia, czerpiące z ducha europejskiego dziedzictwa cywilizacyjnego. Reasumując można powiedzieć, że pobrzmiewa w nim melodia historyzmu, ale wyrażana współczesnym Klimmowi instrumentalium, w którym rolę grają i najnowocześniejsze materiały (żelbet) i technologie, skrywane bogactwem formy i detalu.

Mówiąc o wieży przy Sudeckiej zwróćmy uwagę na jeszcze jedną jej cechę szczególną. To jedyna budowla we Wrocławiu wpisana w zwarty układ urbanistyczny i stanowiąca jego dominantę. Zamykała dawną ul. Kirasjerów — dzisiaj gen. Hallera — tak jak huk tryumfalny zamyka Pola Elizejskie. Stąd i znaczenie jaką tej realizacji — monumentu

koronującego ważną arterię komunikacyjną miasta i placu — przypisujemy dzisiaj spoglądając na wieżę ciśnień już nie tyle w kategoriach architektury co urbanistyki.

Przez wiele lat służyła — jako dzieło techniki — zaopatrzeniu w wodę południowych dzielnic miasta. Służyła też celom mieszkaniowym — bowiem w cokole znalazło się miejsce dla mieszkań personelu technicznego, przez wiele lat pełniła zadania przypisane jej programem użytkowym z początku stulecia. Nie zdołała oprzeć się procesom modernizacji techniki zaopatrzenia miasta w wodę, podobnie jak i wiele innych komunalnych czy przemysłowych wież ciśnień. W 1985 r. wyłączono ją z eksploatacji.

Dalsze jej losy potoczyły się podobnie jak dzieje wielu dzieł czasu „pogardy”, kiedy to obiekt wyeksploatowany czy dożywający swego wieku był porzucany. Zyskała tym wymiaru ludzkiego bowiem i nasz los i los wieży jakże jest podobnym. Ten czas „pogardy” trwał wiele lat, jakby na przekór zmianom zachodzącym w świecie, w kraju, w nas samych. Opuścili ją ostatni mieszkańcy, ich pragnienia polepszenia własnej „jakości życia” nie wiązały się z przyszłością wieży. Porzucił ją właściciel — MPWiK — jej m.in. zawdzięczające dzisiejszą kondycję. Pozbyły się jej władze miasta Wrocław. Niechciana trafiła do lamusa „rzeczy do zbycia”, przy czym kolejny jej gestor — Zarząd Gospodarki Komunalnej Wrocław Krzyki — nie czuł żadnego z nią emocjonalnego związku. Spokojnie śledził postępujące procesy destrukcji: dachu, głowicy, stropu. Wystawił ją na sprzedaż. Szczęśliwie znalazł się nabywca.

Obiekt to podatny na działania adaptacyjne. Wielokrotnie stanowił przedmiot studiów podejmowanych m.in.

na Politechnice Wrocławskiej i w Państwowej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych. Mówiąc o programie użytkowym wieży, o jej przeszłości, ochronie, ekspozycji i udostępnieniu społeczeństwu snuto różne wizje włączając to dzieło techniki, architektury, sztuki i urbanistyki w nurt współczesnego życia, czy to w roli studia sztuki wizualnej, galerii czy też biblioteki i czytelnicy bądź muzeum techniki i planetarium astronomicznego — połączonego z restauracją w partii głowicy, etc.

To prawdziwa perła techniki i architektury, której ochrona jest powinnością społeczeństwa, dzieło, które służyć nam może nadal. Nowy właściciel podjął trud odbudowy wieży, wysiłkiem by przenieść ją w trzecie tysiąclecie, dokumentując tym samym i odpowiedzialność za dziedzictwo. Dzięki niemu możemy przeżywać spotkanie z tym unikatowym dziełem architektury przemysłowej, które stało się jeszcze jednym mitycznym miejscem Wrocławia.

Stanisław Januszewski

TWÓRCY TECHNIKI

Georg Jacob Steenke - konstruktor i innowator

W 1832 r. przyszły budowniczy Kanału Oberlandzkiego pełnił funkcję inspektora „wałowego” (Deich-Bau-Inspektor) w Elblągu. Tego roku został członkiem Stowarzyszenia Architektów w Berlinie, do którego należał również Carl Lentze, późniejszy nadradca budowlany z Tczewa. Cztery lata później Steenke objął funkcję przewodniczącego elbląskiego Towarzystwa Przemysłowego (Gewerbeverein), którego członkiem m.in. był (od 1838 r.) sławny przemysłowiec Ferdinand Gottlob Schichau. Ponadto od 1840 r. nasz budowniczy figurował na liście członków Stowarzyszenia dla Popierania Przedsiębiorczości Przemysłowej w Prusach, którą otwierał następca tronu i późniejszy król pruski Fryderyk Wilhelm IV.

Skłonności inżynierskie Georga J. Steenkego nie pozwoliły mu poprzestać na wykonywaniu służbowych obowiązków i uczestniczeniu w zebraniach oraz pracach wymienionych powyżej stowarzyszeń. Stąd zajmował się między innymi projektowaniem i konstruowaniem maszyn i urządzeń, w tym pogłębiarki parowej.

8 grudnia 1841 r. w Elblągu zwodowano pierwszą w Prusach pogłębiarkę parową o mocy 16 KM. Powstała ona

ze środków państwowych, w oparciu o wstępny projekt Steenkego, dla miejscowej korporacji kupieckiej, w celu zapewnienia właściwej głębokości rzeki Elbląg. Kadłub z drewna dębowego zbudował szkutnik Michael Mitzlaff, natomiast maszynię wraz z maszyną parową wykonała powstała cztery lata wcześniej firma Ferdinanda Schichaua. Warto dodać, że owe maszyny odznaczały się dobrą jakością, użytkowano je bowiem przez prawie 50 lat.

Nr. 20 Vertrag der Korporation der Kaufmannschaft mit Schichau über die Maschinerie zum Dampfbagger 1841.

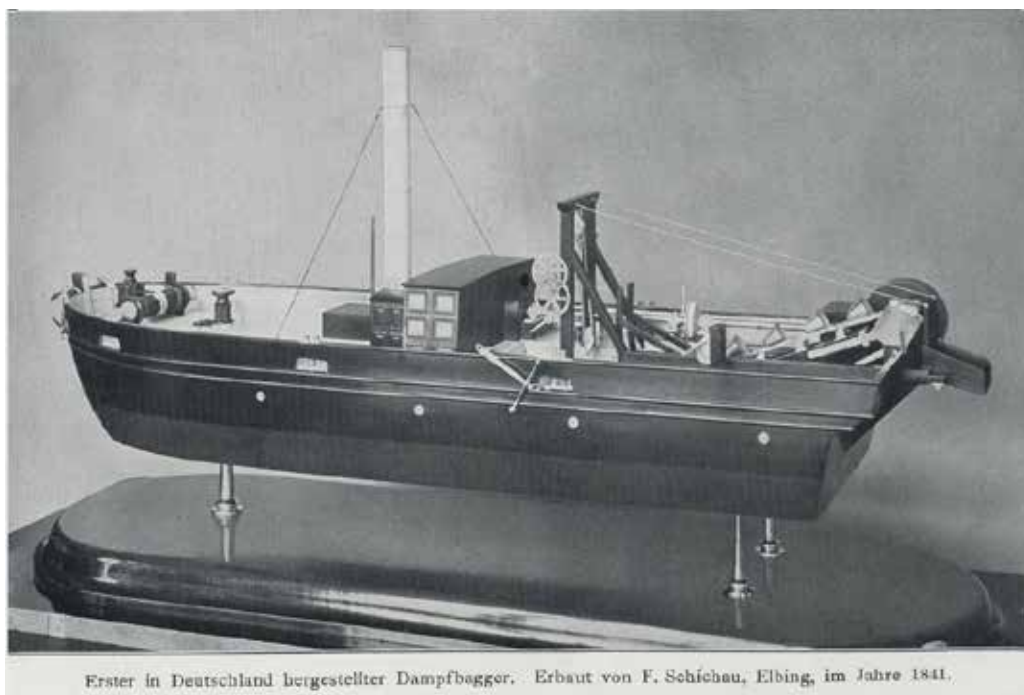
Zwischen den Herren Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft und dem Maschinenbaumeister Herrn Ferdinand Schichau hieselbst ist nachstehender Entreprise-Vertrag wohlbedächtig verabredet und geschlossen worden.

§ 1.

Herr Schichau übernimmt die Maschinerie zu einem für den hiesigen Hafen zu erbauenden Dampfbagger von 16 Pferdekraft zu bauen, und zwar nach den von dem Königl. Deich- und Wasserbauinspektor Herrn Steenke hierzu gefertigten Zeichnungen und Anschlägen sowie den von ihm, dem Herrn Schichau, abgeänderten Veranschlagungen der Eisenarbeiten.

Fragment umowy zawartej 7 lipca 1841 r. pomiędzy elbląską korporacją kupiecką i Schichauem, a dotyczącej wykonania maszynierii dla pogłębiarki parowej. W paragrafie 1. Pan Schichau podejmuje się wykonania maszynierii do parowej pogłębiarki, zgodnie z rysunkami i projektami Steenkego, królewskiego inspektora „wałowego” i budownictwa wodnego. Źródło: Grunau Axel, Ignatz Grunau und George Grunau 1795-1890. Ein Beitrag zur Geschichte Elbings im neunzehnten Jahrhundert, Elbing 1937, s. 336

W 1842 roku na łamach berlińskiego Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes in Preußen ukazał się artykuł Steenkego, z jego rysunkami pt. „Opis regulatora wiatraków do czerpania wody”. Ów artykuł zapewne był interesujący, skoro na jednym z zebranych wymienionego stowarzyszenia prezentował go sam Ernst von Bodelschwingh, pruski minister finansów. Podkreślić wypada, iż opis i rysunek podwójnego sprzęgła sworzniowego do wałów drewnianych, skonstruowanego i zastosowanego przez Steenkego (wszak



Erster in Deutschland hergestellter Dampfbagger. Erbaut von F. Schichau, Elbing, im Jahre 1841.

Model pierwszej w Niemczech (Prusach) pogłębiarki parowej. Źródło: Schichau-Werke in Elbing, Danzig und Pillau 1837-1912, Berlin-Schöneberg [1913], s. 18

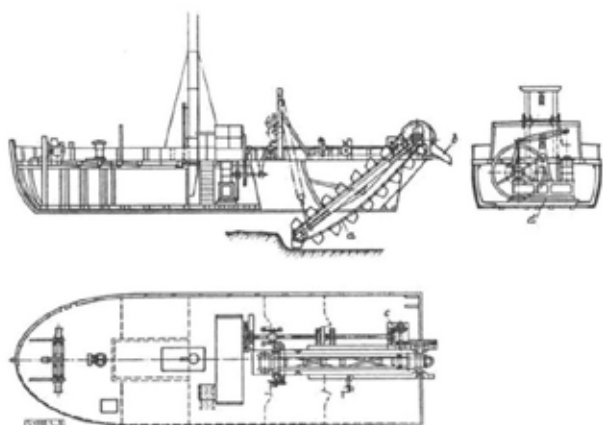


Bild 14: Erster in Deutschland 1841 gebauter Dampfbagger. Nach Heinz Conradis: Alte Baggermaschinen. In: Technikgeschichte 26 (1937), S. 58.

Pierwsza w Niemczech (1841) zbudowana pogłębiarka parowa. Według: Heinz Conradis, Alte Baggermaschinen [w:] Technikgeschichte, Bd. 26 (1937), s. 58. Za: Literarische Technik-Bilder, Bd. 17, Tübingen 1987, s. 45



Ellerwald I-V Trift (obszar pięciu osad; obecnie: Władysławowo, Adamowo, Kazimierzowo, Janowo i Józefowo) na mapie z pocz. XX w. Źródło: Archiwum Map Zachodniej Polski

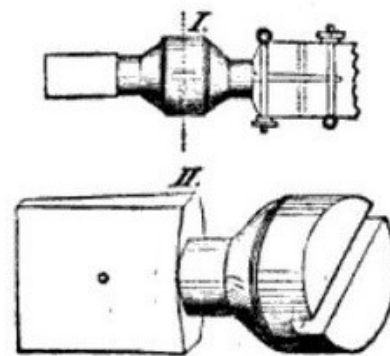
nizinę między Elblągiem a Nogatem, zwaną wówczas Ellerwald, odwadniało siedem wiatraków) zamieścił Friedrich Kohl w swoim podręczniku Elemente von Maschinen, wydanym w Lipsku w 1845 r. W tym miejscu dodajmy, za Axelem Grunauem, że już w 1840 r. Steenke proponował zastąpić wymienione wiatraki maszynami parowymi, do czego wówczas nie doszło.

W latach 1864-65 Steenke wraz z Adolfem von Besse-rem, właścicielem majątku rycerskiego w Powodowie (Powunden), zaprojektował i zbudował pierwszą maszynę do produkcji znormalizo-

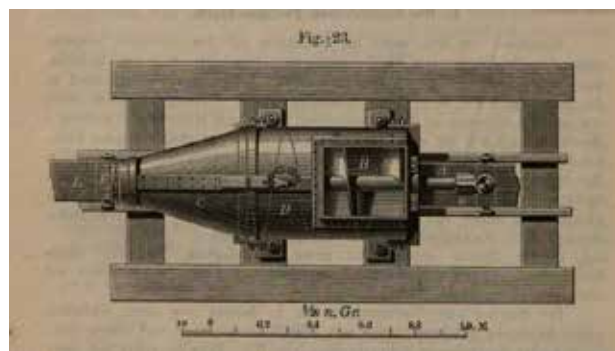
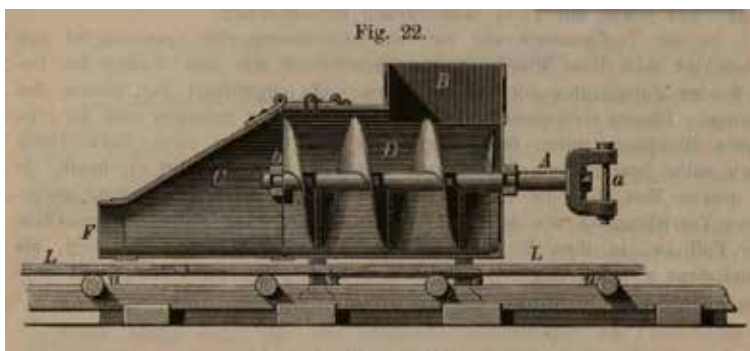
wanych płatów torfu. Konstrukcja składała się z dwóch leżących koło siebie sprzężonych (zazębiających się) wałów ślimakowych i nożowych. Jej zasada działania pochodziła z dobrze znanych maszyn... do siekania mięsa. Maszyna Steenkego wyposażona w ośmio lub dziesięcio-

Fig. 25. Doppelzapfentuppelung für schwächere hölzerne Wellen, in einem Stück aus Guß- oder Schmiedeeisen auszuführen.

Wegen bequemer Auflösung, Einfachheit und Dauer ist als empfehlenswerth die Blattzapfentuppelung mit Dübel aufzunehmen, welche Steenke konstruirt und angewendet hat. Derselbe hat sie in den Verhandlungen des Vereins für Gewerbefleiß in Preußen, Jahrgang 1842, bei der Beschreibung seines Regulators für Windmühlen zum Wasserschöpfen mitgetheilt. Zu den unterstehenden Figuren I und II folgt hier die dort gegebene Beschreibung dieser Kuppelung. Ein Blattzapfen, in II perspectivisch dargestellt, erhält einen birnförmigen



„Podwójne sprzęgło sworzniowe do słabszych wałów drewnianych, wykonane w jednym kawału z odlewu lub kutego żelaza”. Fragm. opisu i rysunek ze strony 104 podręcznika F. Kohla



Zmodyfikowana maszyna Steenkego do przerobu torfu na płyty. Źródło: A. Hausding, *Industrielle Torfgewinnung und Torfvewerthung*, Berlin 1876, s. 74

konną lokomobilę była w stanie wyprodukować od 60 do 70 tys. standardowych płytów torfu (od 125 do 140 m sześć.). Projekt Steenkego wykorzystał w latach 1867-68 berliński inżynier Leo Seydel, który wraz z innymi producentami, dostosowując maszynę do różnych rodzajów torfu, zapewnił jej powszechne stosowanie.

Na koniec zauważyć wypada, że w przytoczonej w niniejszym tekście monografii zakładów Schichaua z 1913 r. nie znajdziemy ani słowa o wkładzie Steenkego w budowę pogłębiarki parowej z 1841 r. Na szczęście są jeszcze inne źródła.

Ryszard Kowalski

RECENZJE

Skrzydła nad Beskidami



Okładka książki *Skrzydła nad Beskidami 1914*, autor Andrzej Olejko

Roth był urodzonym wodzem; łączył w sobie niezwykłą inteligencję oraz bystre spojrzenie wojskowe ze stoickim, niemalże klasycznym spokojem i opanowaniem w nawet najbardziej krytycznym położeniu. Pełny optymizmu i zapału podszedł do postawionego przed nim zadania i wykonał je aż do końca ze zdumiewającą wytrwałością. Ani razu nie zwątpił, ani nie zawahał się, a będąc przekonany o słuszności swej drogi, nic nie było w stanie go od niej odwieść. W rzeczy samej bitwa pod Limanową-Łapanowem stawiała przed dowódcą nie lada wymagania.

Taką opinię gen. Josef Freiherr Roth von Limanowa-Łapanów, triumfator z przełomowej bitwy 1914 r. na południowym odcinku Frontu Wschodniego (w nomenklaturze cesarsko królewskiego Naczelnego Dowództwa Nord-Ostfront) Wielkiej Wojny (I wojna światowa) nazwanej nieco przesadnie „Marną Frontu Wschodniego” otrzymał od piszącego wstęp do jego wspomnieniowego opracowania dotyczącego wspomnianej operacji i bitwy stoczonej w dniach 2-12 XII 1914 r. byłego dowódcy c.k. połowej 1. Armii gen. Victora von Dankla. Po jej zakończeniu znalazł się on jako dowodzący połową c.k. 4. Armii wśród sław dowódczych monarchii austro-węgierskiej docenionych przez Naczelnego Wodza arcyksięcia Fryderyka Habsburga jak i Armeoberkommando (AOK) zaś ocenę jej znaczenia znaleźć można w źródłach wspomnieniowych jak i archiwalnych...

Andrzej Artur Olejko (ur. w 1963 r. w Brzozowie) – historyk, doktor habilitowany prof. URz, specjalizujący się w historii wojskowości i problematyce lotniczej, wykładowca Państwowej Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej im. ks. Bronisława Markiewicza w Jarosławiu. Wraz z red. Jerzym Pasierbem na falach „Polskiego Radia Rzeszów” prowadzi cykliczny program „Bitwy, Kampanie, Militaria”. Jest również twórcą cyklu programowe-

go „Zakamarki Przeszłości” ukazującego się od 2007 r. w TVP Rzeszów oraz członkiem Stowarzyszenia Kolekcjonerów „Ziemia Pucka” i Stowarzyszenia Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Przewodniczący Rady Naukowej Muzeum 303 w Napoleonie. Autor, współautor, redaktor i współredaktor wielu artykułów i pozycji książkowych.

Andrzej Olejko

Z CYKLU: „SKĄD SIĘ TO WZIĘŁO”

Punkt Kapitana „Nemo”

Słynny norweski uczyony, pisarz i podróżnik Thor Hayerdahl w swej książce „Aku Aku” pisząc o Wyspie Wielkanocnej stwierdził, że jest to najbardziej odległy ląd na Pacyfiku, i że jest to najbardziej osamotniony skrawek lądu na bezkresie oceanu. To prawda, ale poza tym skrawkiem jest jeszcze bardziej samotne miejsce na Ziemi. Jest to tzw. Punkt Nemo – Nemo Point. A ludzie w kosmosie są znacznie bliżej bieguna niedostępności niż ci na najbliższym lądzie. (<https://wszechocean.blogspot.com/2020/10/punkt-nemo-i-jego-tajemnice-1.html>) Punkt „Nemo”, to punkt na kuli ziemskiej – najdalej położony od najbliższego lądu. Znajduje się na południowym Pacyfiku – o czym mogliśmy się także dowiedzieć 26.08.2021 r., w Programie pt: „Postaw na milion”, odc. 219, TVP2).

Wg <https://globalna.info/2021/05/22/punkt-nemo-co-skrywa-najbardziej-niedostepne-miejsce-na-ziemi/>, odkrył go w 1992 roku chorwacki inżynier Hrvoje Lukatela, wykorzystując metodę modelowania komputerowego. Istotą poszukiwań tej współrzędnej było znalezienie najbardziej odległego miejsca od jakiegokolwiek masy lądu na planecie.

Zatem najbliższe wybrzeża do Point Nemo to niezamieszkały atol Ducy, wyspa Motu Nui i wyspa Maer. Każdy z nich znajduje się w równej odległości 2688 kilometrów od niego. A najbliższą osadą tak niezwykle miejsca była Wyspa Wielkanocna.

Punkt Nemo został wyznaczony w 1992 roku przez chorwacko-kanadyjskiego statystyka, Hrvoje Lukatela. Jest wielce prawdopodobne, że żaden człowiek tego punktu nie osiągnął/nie zdobył.

Nazwa tego niesamowitego miejsca pochodzi od kapitana Nemo, bohatera słynnej książki Juliusza Ver-

ne’a „Dwadzieścia tysięcy mil pod powierzchnią morza” [Dwadzieścia tysięcy mil podmorskiej żeglugi” – dop. Kpt „Nemo”], który, jak wiadomo chciał się zdystansować od ludzi jak to tylko możliwe. Twórcą nienaukowej nazwy „Oceaniczny biegun niedostępności” był także jej odkrywca Hrvoje Lukatela.

Miejsce to stało się najbardziej odległym nie tylko dla ziemi i człowieka, ale przede wszystkim dla życia na naszej planecie. W rejonie „Oceanicznego bieguna niedostępności”, jak się okazało, żyją tylko bakterie i najprostsze organizmy. W tej części Ziemi ocean naświetlany jest szczególnie mocnym promieniowaniem UV a znaczne odległości i prądy morskie odbierają szansę na przedostanie się w to miejsce naniesionych z lądu składników odżywczych. Punkt Nemo jest najczystszy miejscem na naszej planecie. Woda morska jest tam jedną z najbardziej przejrzystych na Ziemi. Plankton znaleźć można dopiero na głębokości 100 metrów, więc ocean wydaje się tam szczególnie niebieski.

Do połowy lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku Point Nemo można było uznać za najczystszy obszar na naszej planecie. Jednak ludzkość zdecydowała się użyć go w dokładnie odwrotnym celu. Wybrano to bardzo specyficznie miejsce jako cmentarz dla statków kosmicznych, które przeżyły już swoje na orbicie. Od połowy 1971 roku agencje kosmiczne wykorzystują punkt Nemo i 37 milionów [ok. 23 tysiące – dop. Kpt „Nemo”] kilometrów kwadratowych wokół niego, by składować tam kosmiczne śmieci, które są zbyt duże, by spłonąć kompletnie w atmosferze. Do połowy 2016 roku sprowadzono z orbity w ten obszar Ziemi około 260 obiektów. Obecnie spoczywa tam między innymi stacja MIR, 140 rosyjskich modułów transportowych, kilka japońskich i kilka należących do Europejskiej Agencji Kosmicznej. Trudno po-

liczyć, ile statków kosmicznych znalazło swoje ostateczne miejsce spoczynku w rejonie Point Nemo.

Powodem wyboru Point Nemo w tym celu była właśnie maksymalna odległość i minimalna liczba żyjących tam organizmów biologicznych. Oznacza to, że zdecydowali się tam wysyłać zbędne już statki kosmiczne, ponieważ w tym przypadku ryzyko szkód dla ludzkości i przyrody jest mniejsze niż gdziekolwiek indziej na planecie.

O czym przypomina autor tego felietonu, który – nawiązując do jego pierwowzoru – dystansuje się jak to tylko możliwe od głupot wypisywanych czy wypowiedzianych przez niektórych ludzi. Starając się przekazywać PT Czytelnikom niniejszego Biuletynu rzetelną wiedzę opartą na faktach.

Podpisano
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, skład komputerowy: Marcin Bielka

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.