

BUDOWNICTWO DOLNOŚLĄSKIE

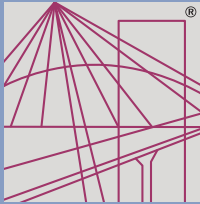
nr 1 (32)

luty 2021

ISSN 2083-4136

Czasopismo Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa





Wydawca

Dolnośląska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
50-114 Wrocław, ul. Odrzańska 22
tel. 71 337 62 30, faks 71 337 62 40
www.dos.piib.org.pl,
dos@dos.piib.org.pl

Rada Programowa

Przewodniczący:
Janusz Szczepański
Członkowie:
Eugeniusz Hołała
Andrzej Pawłowski
Agnieszka Środek

Redakcja

Redaktor naczelna:
Agnieszka Środek
Redaktor prowadzący:
Szymon Maraszewski
redakcja@dos.piib.org.pl

Druk

Drukarnia JAKS
50-514 Wrocław, ul. Bogedaina 8
www.jaks.net.pl, jaks@adres.pl
nakład 400 egz.

Okładka

Angel River
Wrocław, ul. Walońska
Fotografia Maciej Lułko
Archiwum Ewa Kruszyna



Fot. Archiwum DOIIB

Spis treści

- 4** Działalność OKK w okresie pandemii
- 5** ANGEL RIVER przy ulicy Walońskiej we Wrocławiu
Rozmowa z Ewą Kruszyną
- 7** Wyburzenie silosów na terenie dawnego portu
Popowice we Wrocławiu
Rozmowa z Markiem Łukowskim
- 10** Z wrocławskiego Archiwum Budowlanego cz. III
- 15** Ścieżki rowerowe we Wrocławiu
- 17** Ołtarze katedry wrocławskiej
- 22** Bitwa pod Legnicą. Starcie dwóch cywilizacji



Drogie Koleżanki, Drodzy Koledzy.

Mija prawie rok od czasu, kiedy znaleźliśmy się w nowej rzeczywistości. Jest to okres, w którym musieliśmy nauczyć się żyć z przeróżnymi uciążliwościami tak w życiu prywatnym jak i zawodowym. Niektórych dosięgła choroba. Byli także tacy, których niestety pokonał koronawirus.

Bardzo dużo osób pracuje przez ten czas zdalnie, uczniowie i studenci także musieli przestawić się na zajęcia przez internet. Zawód inżyniera budownictwa nie pozwala nam na pracę zdalną. Musimy bywać na budowach, spotykać się w trakcie pracy z wieloma ludźmi. Takie codzienne kontakty wymagają od nas szczególnej ostrożności, zwracania uwagi na zachowanie wszelkich warunków sanitarnych.

Mimo, że pandemia trwa, to Izba działa nieprzerwanie i wypełnia wszystkie obowiązki jakie nakładają na nią Ustawa o samorządach zawodowych oraz różne akty prawne i regulaminy wewnętrzne. Pracują wszystkie organy statutowe w zależności od wielkości składu i możliwości w trybie wideokonferencji lub hybrydowym. Pracownicy biura z zachowaniem wszelkich środków ostrożności pracują w siedzibie Izby wykonując swoje codzienne zadania.

Przed kolejnym olbrzymim wyzwaniem stoi Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna. Pod koniec lutego rozpoczyna zaległą sesję egzaminacyjną, której z przyczyn oczywistych nie można przeprowadzić w trybie zdalnym. Udało nam się także rozstrzygnąć i wręczyć nagrody w konkursie „Inżynier Roku 2020”. We wrześniu 2020 roku korzystając z poluzowanych obostrzeń epidemiologicznych przeprowadziliśmy coroczne „Forum Inżynierskie”, na którym w gronie Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego, Dyrektorów Wydziałów Architektury, przedstawiciele Izby Architektów i naszych członków dyskutowaliśmy o zmianach wprowadzonych w nowelizacji Prawa budowlanego.

Obostrzenia epidemiologiczne nie pozwalają nam organizować stacjonarnych szkoleń dla członków naszej Izby. Ta sytuacja zwiększyła rolę TV DOIIB. Dzięki temu, że od kilku lat dzięki tej platformie udostępniamy relacje z naszych wydarzeń izbowych, a przede wszystkim ze szkoleń tematycznych, mogliśmy bez większych przygotowań zwiększyć ilość udostępnianych internetowo szkoleń (także online). Pozwoliło nam to w części uzupełnić lukę wytworzoną przez brak tradycyjnych spotkań szkoleniowych. Inne izby okręgowe również włączyły się w akcję udostępniania szkoleń internetowych, co stworzyło olbrzymią bazę nowych wykładów do wyboru przez naszych członków.

Oczywiście internet nie zastąpi bezpośredniego kontaktu. Brakuje nam wszystkim cyklicznych spotkań integracyjnych, zawodów i samych szkoleń, na których możemy się spotykać, dyskutować, wymieniać poglądy, a przede wszystkim bliżej się poznawać i mówić o swoich oczekiwaniach. Czekamy z utęsknieniem na chwilę, kiedy życie wróci do normy. Ale żeby tego doczekać apeluję z tego miejsca o przestrzeganie rygorów sanitarnych i zachowanie zdrowego w trudnych sytuacjach, których nam teraz nie brakuje.

Dziękuję osobom zaangażowanym w pracę Izby w tym specyficznym i ciężkim czasie za włożony wysiłek. Myślę tu o członkach wszystkich organów, pracownikach biurowych oraz członkach ekipy filmowej. Do jak najszybszego spotkania „face to face”.

Janusz Szczepański
Przewodniczący Rady DOIIB

DZIAŁALNOŚĆ OKK W OKRESIE PANDEMII

OKK zgodnie z ustawą z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa wykonuje zadania określone w tej ustawie, a w szczególności: prowadzi postępowania kwalifikacyjne w sprawach nadawania uprawnień budowlanych, przeprowadza egzaminy w sprawach nadawania uprawnień budowlanych i wydaje decyzje o nadaniu tych uprawnień, przesyła decyzje o nadaniu uprawnień budowlanych do Okręgowej Rady Izby oraz do centralnego rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, prowadzi rejestr osób, którym nadała uprawnienia budowlane.

W sesji wiosennej 2020 r. złożonych zostało 228 wniosków o nadanie uprawnień budowlanych. W wyniku postępowania kwalifikacyjnego 8 osobom zostały wydane decyzje o odmowie nadania uprawnień budowlanych bez przeprowadzenia egzaminu.

Do egzaminu w sesji 1/2020 zostało dopuszczonych łącznie 416 osób. Termin egzaminu w sesji wiosennej, który zgodnie z planem miał rozpocząć się w 22 maja 2020 r., został przesunięty przez KKK na wrzesień 2020 r. w związku z sytuacją epidemiologiczną w kraju oraz wprowadzeniem na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej od 20 marca 2020 r. stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2. Do egzaminu, który odbył się w okresie od 4 września do 4 października 2020 r., przystąpiło 290 osób, w tym 250 osób przystąpiło do egzaminu pisemnego oraz 40 osób tylko do egzaminu ustnego. Wynik pozytywny egzaminu w sesji wiosennej 1/2020 uzyskały 203 osoby. Egzamin pisemny oraz ustny odbyły się z zachowaniem zasad wymogów sanitarnych, przygotowanych przez OKK. Wymogi te zostały przekazane uczestnikom egzaminów jak również umieszczone na stronie internetowej Izby.

Egzamin pisemny w dniu 4 września 2020 roku odbył się w dwóch salach Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego (mogących pomieścić w warunkach normalnych po ok. 500 osób każda). Osoby dopuszczone do egzaminu otrzymały dodatkowe informacje dotyczące wprowadzenia ograniczeń mających na celu minimalizację ryzyka zarażenia wirusem SARS-CoV-2 oraz druki „*Oświadczenia osoby przystępującej do egzaminu na uprawnienia budowlane w okresie trwania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii ogłoszonego z powodu COVID-19*”, które należało wypełnić w dniu egzaminu i przed wejściem na salę egzaminacyjną przekazać Komisji.

Egzamin pisemny oraz egzaminy ustne zostały przeprowadzone z zachowaniem odpowiedniego dystansu pomiędzy uczestnikami egzaminu oraz z zastosowaniem środków ochrony (maseczki, przegrody zabezpieczające, środki do dezynfekcji rąk oraz powierzchni).

Egzamin ustny odbywał się w kolejnych dniach w siedzibie Izby. Podczas egzaminu zastosowano przegrody z plexi oddzielające członków komisji oraz egzaminowanych. Zapewniono kwarantannę dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia egzaminu.

W związku z trwającym stanem zagrożenia epidemiologicznego została odwołana uroczystość ślubowania i wręczenia uprawnień budowlanych. Decyzje o nadaniu uprawnień budowlanych, wraz z listem gratulacyjnym, zostały wysłane do zainteresowanych drogą pocztową.

W sesji jesiennej 2020 r. zostało złożonych 148 wniosków, które zostały rozpatrzone przez zespoły kwalifikacyjne. W wyniku postępowania kwalifikacyjnego 3 osobom zostały wydane decyzje o odmowie nadania uprawnień budowlanych bez przeprowadzenia egzaminu. Do egzaminu

w sesji 2/2020, który zgodnie z planem miał rozpocząć się 4 grudnia 2020 r., zostały dopuszczone łącznie 302 osoby.

Egzamin planowany na grudzień 2020 r. został odwołany, bowiem Izba Inżynierów Budownictwa nie została umieszczona w Rozporządzeniu Rady Ministrów w związku z sytuacją epidemiologiczną, zezwalającym na prowadzenie egzaminów.

Osobom, które zgodnie z art. 12 ust. 4f ustawy Prawo budowlane, zostały powiadomione o tym terminie egzaminu, zostały wysłane informacje o jego odwołaniu. Informacja o odwołaniu egzaminu została również umieszczona na stronie internetowej Izby.

Dzięki staraniom KKK wprowadzono do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2020 roku w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii zapis o możliwości przeprowadzenia egzaminów na uprawnienia budowlane przez właściwą izbę samorządu zawodowego architektów i inżynierów budownictwa. W wyniku tego KKK zdecydowała, że sesja egzaminacyjna jesienna 2/2020 rozpocznie się egzaminem pisemnym w dniu 26 lutego 2021 r., a w następnych dniach odbędą się egzaminy ustne. Oczywiście egzaminy zostaną przeprowadzone z zachowaniem wymaganych rygorów sanitarnych o których wspomniano powyżej.

W związku sytuacją epidemiologiczną w kraju praca w biurze OKK w okresie pandemii poza sesjami egzaminacyjnymi odbywa się z zachowaniem środków bezpieczeństwa. Interesanci nie są obsługiwani bezpośrednio. Wnioski o nadanie uprawnień budowlanych oraz inne dokumenty kierowane do OKK są przysyłane pocztą lub za pośrednictwem firm kurierskich i są poddawane kwarantannie.

Przewodniczący OKK DOIIB
Prof. dr hab. inż. Antoni Szydło

ANGEL RIVER PRZY ULICY WALOŃSKIEJ WE WROCŁAWIU

Pani Ewa Kruszyna kierowała budową obiektu mieszkalno-usługowo-biurowego Angel River przy ulicy Walońskiej we Wrocławiu. Za tę pracę otrzymała w konkursie na Inżyniera Roku 2018 główną nagrodę w kategorii kierownik budowy. Jak powiedziała była to jej pierwsza budowa prowadzona samodzielnie od początku do końca i pierwsza nagroda w jej karierze zawodowej. O konkursowym projekcie, swojej dotychczasowej karierze oraz obecnej pracy dla międzynarodowej, dużej firmy, opowiedziała nam w wywiadzie.

Proszę powiedzieć coś więcej o sobie. Czy to Pani pierwszy taki sukces?

To pierwsza moja nagroda. Pochodzę ze Świdnicy a budownictwo studiowałam we Wrocławiu. Zaczęłam studia na Akademii Rolniczej a skończyłam w 2006 roku na Uniwersytecie Przyrodniczym – w trakcie studiów uczelnia zmieniła nazwę. Po studiach można powiedzieć, że szukałam szczęścia w różnych branżach bo zaczynałam od zbrojenia do żelbetu. Potem wyjechałam i zajęłam się bardziej pracami wykończeniowymi. Zaczęłam pracę w Warszawie i brałam udział w pracach przy rządowych obiektach chronionych. Pracowałam dla MSWiA, gdzie przygotowaliśmy sale konferencyjne. Pracowałam też dla MSZ i dla wojska. Remontowaliśmy budynki koszarowe w Świętoszowie. Ostatecznie te ciągłe wyjazdy były dla mnie męczące, więc wróciłam do Wrocławia i zajęłam się pracami konstrukcyjnymi.

I wtedy zrobiła Pani uprawnienia?

Kontynuowałam praktykę zawodową, potrzebna do uzyskania uprawnień budowlanych. Wtedy czas trwania praktyk wynosił dwa lata. W tamtym czasie nie mogłam pełnić samodzielnych funkcji w budownictwie bez ograniczeń. Początkowo pracowałam dla mniejszych firm, podwykonawców zajmujących się konstrukcją, na przykład przy robotach murowych, żelbetach. Kierownicy robót byli u generalnych wykonawców. Potem zaczął się kryzys i te mniejsze firmy miały duże problemy. Zaczęła się moja przy-

godza z prefabrykacją. Zaczęłam pracować jako majster przy prefabrykowanych konstrukcjach, od elementów oporowych, dźwigarów, ścian, aż po stropy filigranowe. Spędziłam tam dwa lata, a potem udało mi się zająć generalnym wykonawstwem dla firmy Karmar. Zaczęłam u nich pełnić samodzielne stanowiska techniczne jako kierownik robót. Tak na marginesie to właśnie ta budowa była moją pierwszą w życiu, gdzie byłam kierownikiem od początku do końca. Trochę jak dziecko wychowane od małego!

No to całkiem niezły debiut! A czy może Pani powiedzieć coś więcej o samej firmie? Sporo zbudowali we Wrocławiu ale i w całej Polsce.

Głównie mieszkaniówka ale też siedzibę Centrum Edukacji Międzynarodowej przy ulicy Raclawickiej czy budynek Silver Tower na placu Konstytucji. Pracowałam dla nich przy budowie kilku osiedli w tym właśnie Angel River. Potem zmieniłam barwy i obecnie pracuję dla firmy Strabag.

Firma Angel Group ma na swoim koncie kilka ekskluzywnych obiektów mieszkaniowych. Czy taki wysoki standard mieszkań przekłada się na pracę przy ich budowie?

Ekskluzywność polega tutaj najbardziej na położeniu obiektu oraz jego częściach wspólnych. Ma on swoją siłownię, jacuzzi, sauny, miejsce do ładowania aut elektrycznych, różne wspólne przestrzenie dla mieszkańców, tarasy. Same wnętrza oddaliśmy w stanie deweloperskim, do wykończenia przez przyszłych właścicieli, tak że nie różniły

się specjalnie od jakichkolwiek innych, podyktowanych normami budowlanymi. Przyznając jednak, że inwestor dysponował całym sztabem ludzi od architektury, inżynierów, którzy byli obecni na budowie. Czasem było ich prawie tak wiele jak nas! Widać więc, że dużo ludzi nad tym pracuje. Grupa Angel była też inwestorem OVO we Wrocławiu, teraz budują Angel Wawel w Krakowie.

A jak wyglądała sama budowa? Czy udało się wszystko skończyć w terminie?

Nie udało się, mieliśmy różne perypetie. W terminie udało się skończyć prace nad konstrukcją. Całość zaczynaliśmy w zimie, a stan zero mieliśmy skończyć w marcu. Udało się skończyć w maju. Był to bardzo ciężki okres w budownictwie. We Wrocławiu odbywało się wiele dużych budów, trudno było znaleźć pracowników, brakowało nawet materiałów, stali, betonu, silikatów, materiałów izolacyjnych. Mało kto chciał też przyjść na taki zakres pracy, przy wysokim budynku. Na szczęście dla naszej logistyki mieliśmy zaraz obok placu budowy działkę na której mogliśmy stworzyć całe zaplecze budowy. Taka dodatkowa przestrzeń na budowie w centrum miasta to wielki luksus! Pomogło nam to w codziennej organizacji pracy, a jak wiadomo przy zaplanowanym całym dniu roboczym, jedna nieoczekiwana zmiana planu potrafi rozwalić produkcję jak kostki domina.

Prace przy których brała Pani udział, była to budowa zespołu budynków usługowo-biurowo-apartamentowych, czyli fazy B, oraz prze-

ciekawe realizacje

Fot. M. Lulko, arch. E. Kruszyńska



Angel River

budowa fragmentu ukończonej wcześniej fazy A. Proszę opowiedzieć o zakresie tych prac.

Sama przebudowa fazy A, to nie było żadne wielkie przedsięwzięcie. Chodziło głównie o przebudowanie terenu powstałego w tej fazie. Przemodelowaliśmy trochę zieleni, alejek pieszych, dróg dojazdowych i pożarowych. Wszystko po to, żeby ujednoczyć istniejące zabudowania na osiedlu z nowo powstającym. W fazie B zbudowaliśmy budynek 1 składający się z trzech segmentów: dwóch wysokich i jednego średniowysokiego, czyli B1, B2 i B3. Są one ze sobą połączone jednym wspólnym garażem. Najwyższy, segment B2, ma 21 kondygnacji.

Takich budynków jest we Wrocławiu niezbyt wiele.

To prawda, ale buduje się ich coraz więcej. Budynki powyżej 55 metrów wysokości to wysokościowce i ich budowa rządzi się innymi prawami dotyczącymi głównie rozwiązań przeciwpożarowych. Nasz budynek B2 ma 54 metry i 96 centymetrów.

Czyli nie jest to wysokościowiec, ale praca przy takim budynku nadal do łatwych nie należy.

Są to niebezpieczne prace. Począwszy od konstrukcji, belek obwodowych, słupów, stropów i ścian, wszystkie elementy wykonywane były przy podwyższonym ryzyku. Mieliśmy specjalne elementy BHP jak siatki wylapujące – za-

miast barierki z desek stosowaliśmy barierki z siatek. Pracownicy mieli ochronę indywidualną jak uprząże i szelki. Wymagało to większego nadzoru z naszej strony i dyscypliny od pracowników. Im wyżej tym bardziej ślisko, mokro bardziej wietrznie. Ludzie byli bardziej narażeni niż ci na dole i musieli bardziej uważać. Osobiście, zawsze mówię, że na każdej budowie trzeba bardzo uważać i każdy powinien dbać o bezpieczeństwo. Nasza budowa dostała zresztą wyróżnienie Bezpieczna Budowa przyznawaną przez Państwową Inspekcję Pracy. Oczywiście zdarzały się różne małe urazy, jakieś skaleczenia czy kontuzje, ale nie mieliśmy żadnego poważnego wypadku.

A co dla Pani było największym wyzwaniem na tej budowie?

Wyzwaniem był na pewno rozmiar całej inwestycji, a musiałam nadzorować całość. Oczywiście miałam swój cały zespół, który mnie wspierał i we wszystkim pomagał. Skomplikowane były też roboty fundamentowe i ziemne. Była tam ściana szczelinowa, która była rozpięta rozporami stalowymi. Kondygnacja -3 na poziomie 11 metrów pod ziemią jest mniejsza od reszty, więc była tam przypora ziemna którą musieliśmy usuwać, a potem zbudować tam ścianę oporową o grubości 90 centymetrów. Musieliśmy rozpiąć ścianę szczelinową, żeby chronić sąsiednie budynki.

Termin nas gonił, a był styczeń i pogoda była paskudna, temperatury dochodzące do -15 stopni. Do tego brakowało nam ludzi, więc pogodzenie sytuacji z terminem i technologią wykonania robót stało się wielkim wyzwaniem. Kiedy wyszliśmy z ziemi i zaczęliśmy budować ponad ziemią, pojawiły się problemy wynikające z wysokości. Kiedy przekroczyliśmy dziewięć kondygnacji zaczęły się problemy z wodą. Musieliśmy wykonać prowizoryczne zasilanie w wodę. Niektóre maszyny nie wyrabiały, mieliśmy trudności z betonowaniem posadzek na najwyższych kondygnacjach. Przy budowie tej wielkości i wysokości, gdzie przewijają się tyle osób, ludzie zwyczajnie dochodząc na samą górę do swojego miejsca pracy często niszczą to, co zostało zrobione wcześniej. Ciągłe musieliśmy coś naprawiać.

Czyli najtrudniejsze było to, co pod ziemią?

Tak, chociaż nie stosowaliśmy tam jakichś niespotykanych gdzie indziej technologii czy rozwiązań. Dla mnie było to wyzwanie – budowa jest na brzegu rzeki, zaraz z drugiej strony stoi budynek, który nie ucierpiał w najmniejszym stopniu.

Pozwolę sobie jeszcze wrócić do wspomnianych przez Panią prac realizowanych dla wojska albo rządu. Czym one różnią się od normalnej budowy?

Przed wszystkim chodzi o sprawdzenie wszystkich pracowników przez służby, w moim wypadku był to BOR. Jest to skomplikowane, bo to naprawdę dotyczy wszystkich, którzy chcą wejść na teren budowy. Każda dostawa, każdy kierowca, podwykonawca, nowy pracownik podwykonawcy. Każdy podlega tej procedurze bez wyjątków.

A czym zajmuje się Pani obecnie? Od niedawna pracuje Pani dla wielkiej, międzynarodowej firmy, czyli Strabag.

Wrocławska grupa Strabag właśnie powstaje, także jesteśmy na etapie ofertowym, pozyskiwaniem klientów oraz

kontraktów. Mam teraz sporo pracy biurowej, związanej z ofertowaniem, przedmiarowaniem, wyceną i szeroko rozumianym planowaniem prac. Wbrew pozorom, jest to bardzo ciekawe, bo nigdy wcześniej nie uczestniczyłam w takim procesie i dużo się mogę nauczyć. Myślę też, że jest to świetny punkt wyjścia dla inżyniera, do późniejszego wejścia w kontrakt. Jeśli uda nam się pozyskać klienta i dany projekt przypadnie w udziale akurat mi, będę na bieżą-

co ze wszystkimi informacjami i na pewno lepiej będzie mi się pracować, niż inżynierowi który dostaje jakiś temat z góry i wszystko musi poznać od zera. Także obecnie tworzę harmonogramy prac, planuję jakie technologie zastosować do konkretnych zadań, myślę nad wydajnością, zagospodarowaniem budowy itd. To bardzo ważny etap, który umożliwia potem sprawne rozpoczęcie robót. Mam nadzieję, że ja albo inny inżynier który te tematy będzie konty-

nuować, będzie dzięki mojej pracy mieć łatwiejszy start.

Miło widzieć taki entuzjazm, podchodzi Pani do pracy ambicjonalnie.

Zawsze! Jak kiedyś przestanę odczuwać motywację do tego co robię, to zmienię zawód! (śmiejch)

Szymon Maraszewski

[rozmowa odbyła się w listopadzie 2019]

WYBURZENIE SILOSÓW NA TERENIE DAWNEGO PORTU POPOWICE WE WROCŁAWIU

Rozmowa z Markiem Łukowskim, autorem projektu wyburzenia silosów. Za swoją pracę zdobył tytuł Inżyniera Roku 2019 w kategorii projektant. Od trzydziestu lat zajmuje się wyburzeniami budynków metodami minerskimi i jak sam powiedział, w swojej karierze osobiście brał udział w tysiącach takich wyburzeń. Spotkaliśmy się aby porozmawiać o tym projekcie, o potrzebnych uprawnieniach, a także o zaletach wyburzania materiałami wybuchowymi, kwestiach bezpieczeństwa i inżynierskich aspektach takiej pracy.

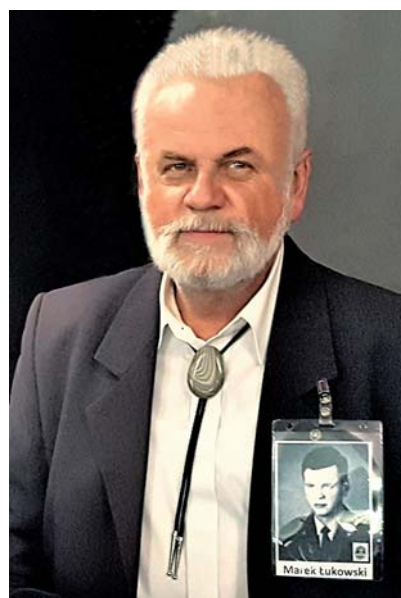
Gdzie zdobywa się wykształcenie pozwalające na pracę przy takich projektach?

Na uczelniach wojskowych. Jestem saperem i uczyłem się w Oficerskiej Szkole Wojsk Inżynieryjnych przy ulicy Obornickiej we Wrocławiu. Był to odpowiednik szkoły zawodowej, po jej ukończeniu odbywałem dwuletnią praktykę w Brzegu jako podporucznik. Potem poszedłem na studia na Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie, które skończyłem w 1974 roku. Wróciłem wtedy do swojej dawnej szkoły we Wrocławiu, teraz już jako wykładowca w Katedrze Zapór i Minerstwa. Z materiałami wybuchowymi miałem więc do czynienia od początku, swoją wiedzę przekazywałem młodym podchorążym – uczyłem ich jak postępować z minami, z niewybuchami, jak należy je rozbrajać, jakich ładunków używać, jak minować konstrukcje i tak dalej. Oczywiście była to wiedza służąca zadaniom militarnym, ale prowadziliśmy też prace dla zadań cywilnych. Z tego okresu mam

cztery patenty, które dotyczą zastosowania materiałów wybuchowych w różnych gałęziach gospodarki narodowej. Jako szkoła braliśmy na przykład udział w wyburzaniu różnych obiektów w całym kraju. W roku 1990 odszedłem ze szkoły i założyłem własną firmę, którą prowadzę do dziś.

Czyli firmę Leviatan?

Tak, „Leviatan” Przedsiębiorstwo Usługowo-Rozbiórkowe. Początkowo w Polsce znane były tylko metody wyburzeniowe przy zastosowaniu materiałów wybuchowych, dopiero potem pojawiły się metody mechaniczne oparte na młotach i nożycach hydraulicznych montowanych na ciężkich koparkach gąsienicowych. Mijały lata i zaczęliśmy doganiać zachód w temacie technologii i specjalistycznego sprzętu, więc idąc za ich wzorem zaczęto używać nożyc do wyburzeń, młotów hydraulicznych itp. Popularność metod minerskich zaczęła spadać, jednak ja osobiście starałem się zawsze trzymać tych rozwiązań, które znam najlepiej i stosuję od lat. No i tak to trwa



Fot. arch. M. Łukowski

do dzisiaj, ale zawsze na górze. Zawsze dopisywało mi szczęście i moje roboty się dobrze kończyły.

Jakimi robotami mógłby się Pan pochwalić w pierwszej kolejności?

Moje sztandarowe wyburzenia to na przykład piecownia w nieistniejącej

ciekawe realizacje

Fot. arch. M. Łukowski



Fot. arch. M. Łukowski



Silosy w porcie Popowice

hucie Siechnice. To był budynek o wielkiej kubaturze, około dwudziestu tysięcy metrów sześciennych. Zanim zaczęliśmy strzelać musieliśmy pokonać wszystkie ukryte w nim niespodzianki. Było tam wiele stalowych elementów konstrukcji, które najpierw trzeba porozcinać. Zawsze trzeba umożliwić budynkowi położenie się w odpowiedni sposób. Wyburzałem też wieżowiec w Sopocie, dawny Dom Sanatoryjny, w którego sąsiedztwie rosły stare brzozy, które należało zachować. Musieliśmy tak go położyć, żeby obrócił się lekko wokół własnej osi, cofnął do tyłu i nie upadł na drzewa. Bardzo często wokół wyburzanego obiektu znajdują się inne, których nie możemy uszkodzić. Ciekawym doświadczeniem było też przygotowanie wybuchów do filmu „Kobieta na wojnie”, gdzie przyszło mi „wysadzać

w powietrze wodę w Odrze”. Jest tam ujęcie kilku wybuchów w rzece na wysokości Ostrowa Tumskiego, które imitują nalot bombowy w czasie II Wojny Światowej.

Wyobrażam sobie, że ta praca wymaga dużego doświadczenia i wiedzy o samym obiekcie. Czy do wykonywania takich prac przygotowują uczelnie cywilne, czy jedynie wojskowe?

Swego czasu na Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie prowadzono takie zajęcia. Aby być dopuszczonym do prac wyburzeniowych z materiałami wybuchowymi, należy zdobyć odpowiednie uprawnienia od specjalnej komisji. Dawniej taka komisja istniała w Warszawie, sam w niej zasiadałem. Powstała ona po ujednoczeniu przepisów w 2002 roku, bo wcześniej takie pozwolenia związane

były tylko z uprawnieniami górniczymi lub wojskowymi. Później przepisy się zmieniły i kompetencje komisji zostały rozdzielone na poszczególne województwa – obecnie pozwolenia udzielają wojewodowie. Wtedy też przestałem śledzić ile wydawanych jest takich pozwoleń. Wiem jednak, że bardzo mało jest fachowców w tej branży. Mogę powiedzieć, że to bardzo dobrze, jeśli osoby ubiegające się o takie uprawnienia mają wiedzę z zakresu budownictwa. Wiedzą gdzie znajdują się słabe albo mocne punkty budynku i jak tę wiedzę można wykorzystać przy jego wyburzeniu. Rozumieją czym jest środek ciężkości, jak wykorzystać bezwładność konstrukcji i tak dalej.

W konkursie na Inżyniera Roku DOIIB nagradzane są projekty najciekawsze, które wyróżniają się na tle innych. Nie zdarza się często, że prace rozbiórkowe prowadzone są metodami minerskimi. Pan z kolei takich operacji przeprowadził w swojej karierze bardzo wiele. Czy ten projekt był z Pańskiego punktu widzenia czymś nietypowym?

Na pewno nietypowym pod względem zainteresowania medialnego. O tym wyburzeniu dużo się mówiło, pisało, przyszło bardzo dużo ludzi, VIP-ów. Metoda minerska wygląda bardzo efektownie i przyciąga dużo uwagi, ale to nie to jest najważniejsze. Kiedy dostałem zapytanie dotyczące tego wyburzenia, oczywiście od razu zaproponowałem sposób wybuchowy, bo tym się zajmuję i taką metodę uważam za najlepszą. Oczywiście, można było wyburzyć te silosy mechanicznie, skubiąc je od góry maszynami, aż dojdzie się do samego dołu. Zajmuje to jednak dużo więcej czasu i pracy wielu ciężkich maszyn. Przy stosowaniu materiałów wybuchowych to ja przygotowuję całą dokumentację i to ja decyduję o tym jak budynek się zachowa, jak się położy i w którym kierunku. W metodach mechanicznych większa jest szansa na to, że coś pójdzie niezgodnie z planem. Operator maszyn dostanie gotowe instrukcje, będzie je rozumiał, ale zrobi coś źle i finalnie budynek upadnie nie tam gdzie trzeba. Mnie nigdy

nie zdarzył się żaden taki przypadek, zarówno przy metodach mechanicznych jak i minerskich. Widocznie mam dobrą passę i odstukać, zawsze wszystko się dobrze kończy.

Niestety czasem jest tak, że nie wszystko dobrze się kończy. Kilka lat temu doszło do słynnego wypadku, kiedy podczas wyburzania kamienicy na ulicy Wyszyńskiego we Wrocławiu ściana kamienicy upadła na jezdnię, tuż przed maskami stojących na światłach samochodów.

Byłem tego naocznym świadkiem! Akurat stałem i patrzyłem co tam się dzieje (biuro pana Marka Łukowskiego znajduje się zaraz obok, przyp. SM). To była ewidentna pomyłka operatora, ale też kierownika robót, który nie zwrócił uwagi, że nie można zostawiać jednej ściany kiedy burzone są inne. Ta samotnie stojąca ściana „odkleiła” się od reszty i upadła w niekontrolowany sposób. To wielkie szczęście, że samochody stały na światłach i nikomu się nic nie stało. A zrobił się całkiem spory podmuch, bo przesunęło nawet słup ogłoszeniowy!

Czy zdarzały się jakieś inne tego rodzaju wypadki? Wspominał Pan, że dopisuje Panu szczęście, jak było z innymi?

W ciągu ostatnich kilkunastu lat nie przypominam sobie żadnych takich wypadków podczas wyburzeń minerskich. Przy mechanicznych też jest to rzadkie, ale pamiętam na przykład wypadek do którego doszło niedaleko, na rogu Wyszyńskiego (wtedy jeszcze Wieczorka) i Sienkiewicza. Tam też inna firma wyburzała starą kamienicę, której ściana upadła na rusztowanie i budynek obok. Szczęśliwie zakończył się ten wypadek bez ofiar w ludziach, a inne zniszczenia można zawsze odbudować, co też niebawem zrealizowano.

Jakie są jeszcze inne zalety wyburzania metodą minerską, poza większą kontrolą inżyniera nad całymi pracami?

Na pewno dużą zaletą jest to, że podczas wszystkich prac przygotowawczych nie przeszkadzamy nikomu na placu bu-

dowy. Nie trzeba wstrzymywać ruchu na budowie, inne prace mogą być spokojnie kontynuowane. Tak naprawdę, to nikt nawet nie musi wiedzieć o tym, co tam się dzieje i że jakiś obiekt będzie niebawem wyburzany. Przy wyburzaniu mechanicznym angażować trzeba więcej ludzi, dużo ciężkiego sprzętu, cały proces jest pracochłonny i dość uciążliwy, bo powstaje mnóstwo pyłu, wszystko trzeba polewać wodą, gruz ciągle spada z góry itp. Oczywiście przygotowanie do strzelania to też ciężka robota i dużo przygotowani. Obiekt należy dokładnie przestudiować, poznać jego słabe punkty, a mocne osłabić. Trzeba ponacinać różne konstrukcyjne elementy. Kojarzy mi się to z pojedynkiem judo, gdzie mały ale sprawny zawodnik umiejętnie podcina dużo większego, który pada na matę pod własnym ciężarem.

Czyli dużą częścią Pańskiej pracy są przygotowania i praca typowo projektowa.

Tak zawsze mówię, że danej konstrukcji się trzeba dobrze nauczyć. Mówiłem, że najważniejsze jest znalezienie słabych punktów obiektu. Chodzi też o to, że niektóre należy wykorzystać, a niektórych absolutnie nie wolno, bo budynek może się potem „zemścić” i zachować nie tak, jak chcieliśmy. Dużą częścią mojej pracy są też odpowiedzi na wszystkie zapytania. Kiedy zgłasza się do mnie klient, muszę poświęcić sporo czasu tylko na to, żeby mu merytorycznie odpowiedzieć. Nie zawsze kończy się to naszą współpracą. Kiedy przygotowujemy budynek do wyburzenia musimy też zdobyć różne pozwolenia itp. Cała ta praca trwa czasem kilka miesięcy. Samo przygotowanie budynku do strzelania to jakiś tydzień, półtora.

Chciałem zapytać Pana jeszcze o to, co dla wielu osób może będzie najciekawsze, czyli same materiały wybuchowe. Jakich materiałów się używa przy wyburzaniu?

Stosuje się różne materiały, ale zawsze takie o dużej kruszności. Takim materiałem jest na przykład dynamit, który dopuszczony jest do zastosowania cywil-

nego. Jeśli chodzi o konstrukcje stalowe, to do ich wyburzenia używa się ładunków kumulacyjnych, które działają niejako kierunkowo i przecinają elementy które chcemy wyburzyć. Do ich wytworzenia stosuje się plastyk. Obecnie najczęściej spotyka się gotowe ładunki, skonfigurowane i ukształtowane bezpośrednio u producenta. Podaje się wtedy jaką konstrukcję będziemy wyburzać i w zakładzie dostajemy ładunek pod konkretne zamówienie. Materiały wybuchowe kupujemy najczęściej w wytwarzających je zakładach.

A jak wygląda to cenowo? Może przykładowo ile kosztował sam materiał do takiego obiektu jak silosy na Popowicach?

Stosowaliśmy tam dynamit i kosztował kilkaset złotych. Ładunki kumulacyjne są kilkanaście a czasem kilkadziesiąt razy droższe. Wszystko zależy czy kupujemy go w zakładzie czy u pośrednika. Wielokrotnością ceny materiału wybuchowego są też same zapalniki, bo wiele z nich to dość skomplikowane urządzenia. Każdy zapalnik elektryczny ma jakąś zwłokę, co widać i słychać podczas strzelania. Eksplozje następują po sobie, żeby rozproszyć falę uderzeniową.

Czy zdarzyły się Panu kiedykolwiek jakieś wątpliwości, czy było kiedyś Panu żal starego budynku, który należało wyburzyć?

Takich skrupułów człowiek się pozbawia z latami. Budynek który wyburzam są najczęściej totalnie bezużyteczne i nie nadające się do żadnego remontu czy innego wykorzystania. Często są to obiekty przemysłowe, które nie mają walorów historycznych, a do tego mocno nadgryzione zębem czasu, nadwyżężone chemicznie itp. Wyburzamy obiekty, na których miejscu powstają piękne osiedla mieszkaniowe służące ludziom, albo nowe budynki przemysłowe.

Bardzo dziękuję za ciekawą rozmowę!

Dziękuję.

Szymon Maraszewski
[rozmowa odbyła się w listopadzie 2019]

Z WROCŁAWSKIEGO ARCHIWUM BUDOWLANEGO

część III

W ostatniej części artykułu o zbiorach i merytorycznej zawartości wrocławskiego Archiwum Budowlanego pora na przedstawienie materiałów niezwykłych i rzadkich, które występują w towarzystwie tysięcy standardowych projektów budowlanych. Rozpoczynając ich

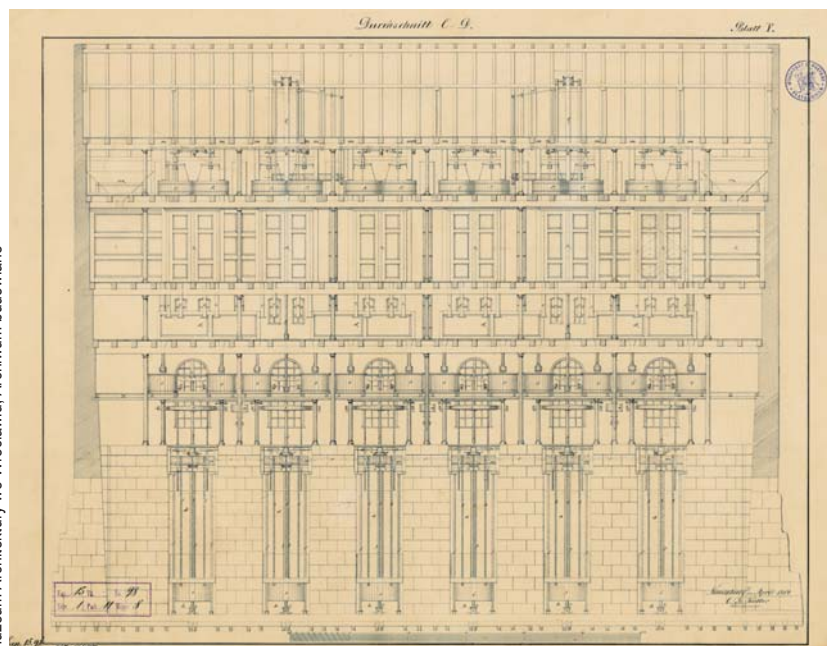
prezentację warto raz jeszcze wspomnieć o projektach najstarszych, które powstawały do 1840 roku. Nie zachowało się tych rysunków wiele, z dawnego zbioru Plankammer mamy ich zaledwie około 250. Wykreślone są zwykle tuszem na papierze czerpanym, niekie-

dy to papierowe podłoże posiada nawet znak wodny. Bardzo charakterystyczna też dla tych wczesnych rysunków projektowych jest maniera zaciemniania (zakreślania czarnym tuszem) otworów okiennych i drzwiowych oraz precyzyjnie nanoszone na rzutach kondygnacji budynków miejsca pieców w izbach, odrębne liternictwo w tytułach projektów, czy też uwagi do przedstawionych rysunków.

Te wczesne projekty związane są z bardzo różnorodnymi budowlami w mieście. Oprócz wspomnianych już w części 1 artykułu (por. „Budownictwo Dolnośląskie” nr 2, wrzesień 2019) kazamatów Bramy Fryderyka czy czerpalni wody na wyspie św. Macieja ukazują one: budynki szkół elementarnych, domy opieki np. św. Trójcy przy ulicy Świdnickiej (obok kościoła Bożego Ciała) i św. Hieronima (obecnie ul. Kręta), dom fundacji rodziny Lösch przy szpitalu Wszystkich Świętych (plac Jana Pawła II), budynki stajni miejskich oraz stajni dla koszar na Przedmieściu Świdnickim.

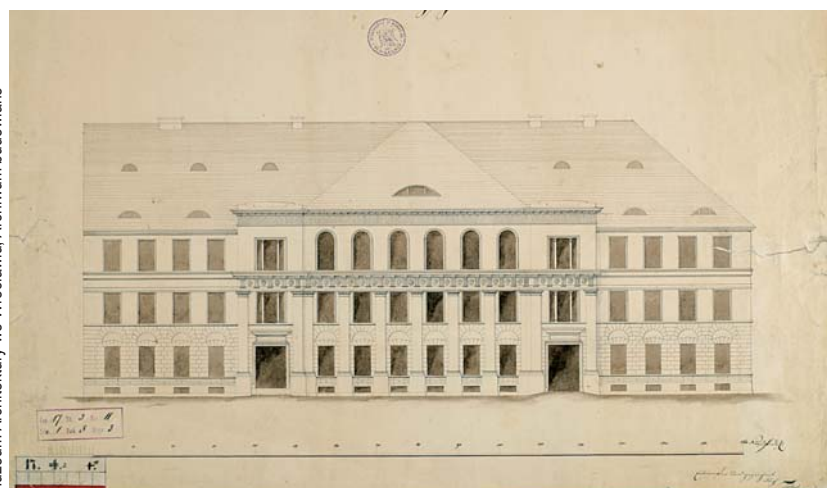
Zachowały się również projekty młynów, które odgrywały na tyle ważną rolę w mieście, że po pożarach, które bardzo często je dosięgały – pośpiesznie przystępowano do odbudowy, przy okazji unowocześniając związane z nimi maszyny i urządzenia a tym samym proces technologiczny. Przykładem może być istniejący do dziś młyn Maria (obok Mostów Młyńskich, obecnie przebudowywany na apartamenty i eleganckie mieszkania). Właściwie od średniowiecza znajdowały się w tym miejscu dwa młyny: południowy młyn Maria i północny – początkowo nazywany młynem Bożego Ciała a w wieku XIX zmieniono nazwę na młyn Feniks. Zachowane projekty ukazują nam widoki

Muzeum Architektury we Wrocławiu, Archiwum budowlane



C. F. Hödler, niezrealizowany projekt młyna na wyspie św. Macieja, 1864 rok

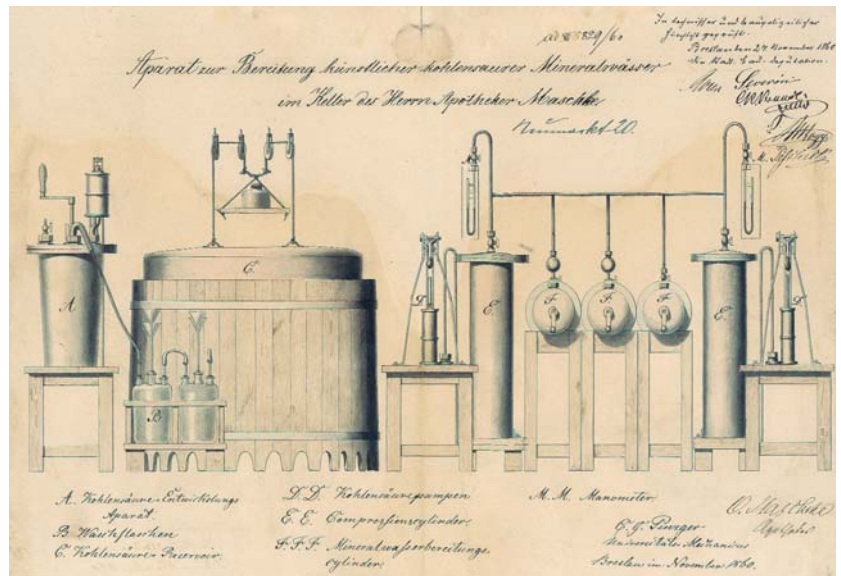
Muzeum Architektury we Wrocławiu, Archiwum budowlane



H. F. Tschsch, fasada szkoły obywatelskiej przy placu Teatralnym 6/7, około 1820 rok

obu młynów po odbudowie prowadzonej w latach 1844–1845, wymuszonej pożarem. Jej autorem był znany wrocławski budowniczy Wilhelm Hoseus. Wtedy też w młynie Feniks zainstalowano amerykański system przemiału zboża (dający bielszą mąkę), zmodernizowany ponownie – co ukazują zachowane rysunki – już w roku 1855. Zachowały się jeszcze projekty przebudowy obu młynów po kolejnym pożarze w 1883 roku. Na tych rysunkach zachwyca precyzja najdrobniejszego detalu i dokładnie pokazana konstrukcja instalowanych wówczas urządzeń młyńskich. Takie precyzyjne rysunki urządzeń zachowały się również dla projektowanego około 1864 roku, a ostatecznie niezrealizowanego nowego młyna na wyspie św. Macieja.

Projekty, również te wczesne, nabierają nowego życia, gdy skonfrontujemy je z innymi źródłami pisanymi, dawnymi przewodnikami po mieście czy też z widokami i przedstawieniami na grafikach. Takim przykładem mogą być budynki szkół. We Wrocławiu już od średniowiecza funkcjonowały szkoły przyklasztorne oraz dwa renomowane, humanistyczne gimnazja: Marii Magdaleny i Świętej Elżbiety, oba przy kościołach pod takim też wezwaniem. Jednak rzeczywiście duże zmiany w szkolnictwie Śląska i Wrocławia zapoczątkowały przyjęte na fali nowych poglądów oświeceniowych ustawy z 1763 i 1765 roku, które wprowadzały ideę powszechnego nauczania (w praktyce zrealizowaną znacznie później) i nowy typ szkoły – szkołę realną (Realschule). Pod względem programu i poziomu nauczania szkoły realne plasowały się między szkołami elementarnymi a gimnazjami typu humanistycznego – nastawione na kształtowanie praktycznych umiejętności, w związku z rozwojem przemysłu i nowych metod produkcji, miały za zadanie przygotować uczniów do typowych zawodów mieszczan: kupca, fabrykanta oraz urzędnika. Wiele uwagi w ich programach poświęcono nauce języków



Schemat aparatury do produkcji wody mineralnej w kamienicy aptekarza Maschke, plac Nowy Targ 20, 1864 rok

nowożytnych, a przede wszystkich przedmiotom przyrodniczym i ścisłym (szczególnie fizyce i chemii). Pierwszą taką szkołę powołała w 1765 roku gmina ewangelicko-reformowana. Na przełomie wieków XVIII i XIX wiele dysutowano nad typem szkoły dostosowanej do pełnienia przez jej absolwentów nowych obowiązków w rozwijającym się społeczeństwie obywatelskim, służyły temu powstające wówczas bardzo liczne stowarzyszenia. We Wrocławiu takim forum dyskusji były łamy czasopisma „Schlesische Provinzialblätter”. Jednak wojny napoleońskie, które zrujnowały finanse i gospodarkę Wrocławia spowodowały, że dopiero w 1815 roku ukonstytuowała się przy magistracie komisja, która miała się zająć poprawą funkcjonowania szkół, głównie elementarnych. Jak wówczas pisano: „komisja na początku miała wiele trudności, bo w szkołach brakowało dosłownie wszystkiego: lokali klasowych, wyposażenia, mieszkań dla nauczycieli, pensji dla nauczycieli, ogrzewania i w końcu samych nauczycieli”. Projekty tych pierwszych szkół wznoszonych na koszt miasta zachowały się. Na ogół były to niewielkie kubaturowo, trzykondygnacyjne budynki o klasycystycznych i prostych podziałach elewacji. Tak wyglą-

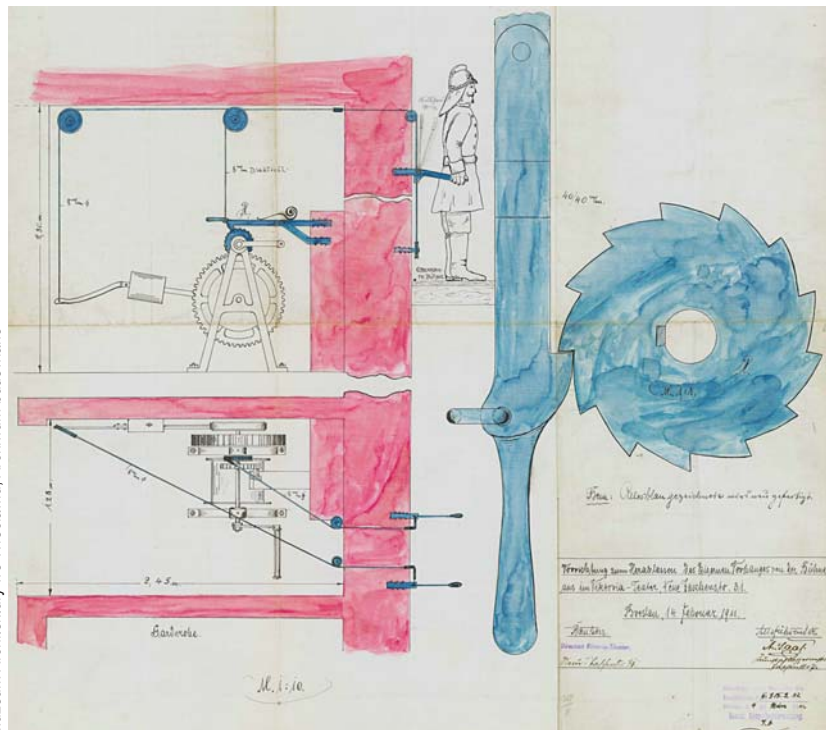
dał budynek szkoły przy kościele św. Krzysztofa (budynek nie istnieje), której projekt w 1834 roku sporządził Karl Studt. Równie proste i oszczędne były też wnętrza tej placówki – z obu stron klatki schodowej znajdowały się pojedyncze sale lekcyjne, po dwie na każdej kondygnacji i dwa jednopokojowe mieszkania dla nauczycieli. Podobnie skromne szkoły, mimo że w przeprowadzonych klasach uczyło się wówczas jednorazowa nawet 80 uczniów wzniesiono jeszcze przy obecnej ul. R. Traugutta i przy Wybrzeżu Wyspiańskiego, również projektu Karla Studta.

Na tym tle szkoła obywatelska, zwana też mieszczarską (Bürgerschule) przy placu Teatralnym 6/7 (przebudowany budynek zachował się do dziś), dzięki znakomitym proporcjom i elegancji fasady oraz znacznej kubaturze była i nadal jest obiektem wyjątkowym. Rozpoczęła ona bowiem długą linię rozwojową nowoczesnych budynków szkolnych we Wrocławiu, z których najbardziej widoczne w pejzażu miasta są wznoszone już później, bo na przełomie wieku XIX i XX duże szkoły z czerwonej nietynkowanej cegły.

Powstanie szkoły obywatelskiej świadczy też o sile i wysokim poziomie świadomości ówczesnych obywateli

z wrocławskiego Archiwum Budowlanego

Muzeum Architektury we Wrocławiu, Archiwum budowlane



Mechanizm „żelaznej kurtyny” w Teatrze Wiktoria, ul. H. Kołłątaja 31/33, 1911 rok

Muzeum Architektury we Wrocławiu, Archiwum budowlane



H. Hauswalt, projekt zmiany aranżacji salonu w mieszkaniu służbowym prezydenta Rejencji wrocławskiej (obecnie budynek Muzeum Narodowego we Wrocławiu), lata 20. XX wieku

Wrocławia oraz ich przekonaniu o konieczności nowoczesnego, odpowiedniego do czasów kształcenia dzieci. Prowadzona od 1815 roku zbiórka finansów jednak przeciągała się, tak że ostatecznie budowę rozpoczęto w 1823 a zakończono w grudniu roku 1825. Auto-

rem zachowanych do dziś w Archiwum Budowlanym projektów jest znakomity budowniczy Heinrich Ferdinand Tschech. Główny akcent fasady stanowiły wielkiego porządku pilastry doryckie i także belkowanie, nad którym na drugim piętrze półkoliste okna акцен-

owały najbardziej reprezentacyjne pomieszczenie – aulę szkolną. Dwie klatki schodowe prowadziły do przestronnych sal lekcyjnych, z czasem zainstalowano w budynku dobrze wyposażone laboratorium chemiczne. Szkoła, od 1882 roku w randze gimnazjum realnego cieszyła się dużą renomą, a uczyły się w niej dzieci nie tylko z Wrocławia i Śląska, ale nawet z Wielkopolski. Tą szkołą ukończył też jeden z wrocławskich noblistów – Gerhart Hauptmann, urodzony w Szczawnie Zdroju w 1862 roku, zmarł w Jagniątkowie koło Jeleniej Góry w roku 1946, niemiecki dramaturg i powieściopisarz, Nagrodę Nobla w dziedzinie literatury otrzymał w 1912 roku.

Z wspomnianym powyżej architektem Tschechem związana jest też budowa wrocławskich Sukiennic. Zachowały się dosyć wczesne, bo wykonane około 1821 roku rysunki inwentaryzacyjne średniowiecznych Sukiennic, wykonane przed ich rozbiórką. I podobnie jak było z budową szkoły obywatelskiej przy placu Teatralnym, także tu obywatele-kupcy po ogłoszeniu reform gospodarczych w latach 1810–1812 i całkowitej reorganizacji handlu w mieście, bezpośrednio przyczynili się do modernizacji staromiejskiego centrum miasta: Rynku, placu Solnego oraz ulic Oławskiej, Świdnickiej, św. Mikołaja i Ruskiej. Kupcy, coraz bardziej aktywni w dziele „upiększania miasta” już od 1818 roku prowadzili różne starania a ostatecznie w styczniu 1821 roku jedenastu kramarzy przedstawiło magistratowi petycję dotyczącą wzniesienia w miejscu starych Sukiennic całkiem nowej ulicy (obecna ulica Sukiennice). Przedstawiono wstępne rysunki czternastu trzykondygnacyjnych kamienic: dziewięć po stronie północnej i pięć po południowej. Pomimo ogólnych podobieństw (jednolita wysokość i boniowanie partarów) każda budowla zaprojektowana była indywidualnie. Natomiast wszystkie partery przeznaczono na sklepy a na wyższych kondygnacjach znajdowały się mieszkania właścicieli.

I tu pojawia się pytanie o autorstwo tego prestiżowego, istniejącego do dziś zespołu budynków w samym sercu miasta, na zapleczu ratusza. Przez długi czas jako jedyne autora Sukienic uważano architekta Karla Ferdinanda Langhansa, projektanta między innymi pierwszego budynku teatru miejskiego (obecna opera) przy ul. Świdnickiej czy gmachu Nowej Giełdy przy placu Solnym. Jednak ostatnio, coraz więcej faktów poświadcza znaczące uczestnictwo w tej budowie wspomnianego tu już kilkakrotnie, bardzo interesująco jawiącego się na gruncie wrocławskim, a wykształconego w Berlinie architekta Tschecha. Tak to więc, pojedyncze projekty i inne dokumenty pozwalają nam, niejednokrotnie po długich badaniach odkryć ważnego oraz uzdolnionego budowniczego i powiązać z jego działalnością konkretne budynki w mieście.

Wracając do materiałów rzadkich w zbiorach Archiwum Budowlanego musimy wspomnieć też o różnego rodzaju atrakcjach i nowinkach, które miały przyciągnąć uwagę mieszkańców, a jednocześnie zapewnić sowy finansowy zysk dla pomysłodawcy przedsięwzięcia. Tego przykładem jest rozrysowany schemat (z 1860 roku) produkcji gazowanej wody mineralnej w domu przy placu Nowy Targ 20, należącym do aptekarza o nazwisku Maschke. Rysunek wraz z zamieszczoną legendą informuje, także nas współczesnych o cyklu produkcji i służących temu celowi urządzeniach.

Natomiast atrakcją jak i ochroną dla publiczności a jednocześnie usprawnieniem dla pracowników teatru były ruchome „żelazne kurtyny”. Tego rodzaju przykład z 1911 roku zachował się dla Teatru Wiktorja, który mieścił się przy ul. H. Kołłątaja 31/33. Rysunek pokazuje schemat działania tej żelaznej zasłony instalowanej w teatrach, by można było szybko w razie potrzeby oddzielić źródło pożaru od reszty budynku.

Jeszcze inne rysunki, których raczej nie oczekivalibyśmy wśród zbiorów

projektów budowlanych dotyczą różnego rodzaju sprzętu oświetleniowego: lamp ulicznych, oświetlających witryny sklepów, ale również żyrandole do ważnych wnętrz publicznych w mieście, a nawet oświetlenie stołu sekcyjnego na Wydziale Medycznym Uniwersytetu Wrocławskiego (projekt z 1939 roku).

Gdy mówimy o oświetleniu wnętrz mieszkalnych, warto też wspomnieć, o projektach ich kompletnej aranżacji. I takie projekty z rozrysowaną kolorystyką mebli i innych dekoracji posiada Archiwum Budowlane. Pokazują one między innymi: meble i organy w Sali Muzycznej Wrocławskiego Uniwersytetu zaprojektowane w 1902 roku przez Hansa Poelziga, aranżację wnętrz w willi nadprezydenta Wrocławia (przy alei Akacyjnej 17/19), czy też salonu w mieszkaniu służbowym w budynku dawnego Zarządu Prowincji Śląskiej (obecnie siedziba Muzeum Narodowego przy placu Powstańców Warszawy).

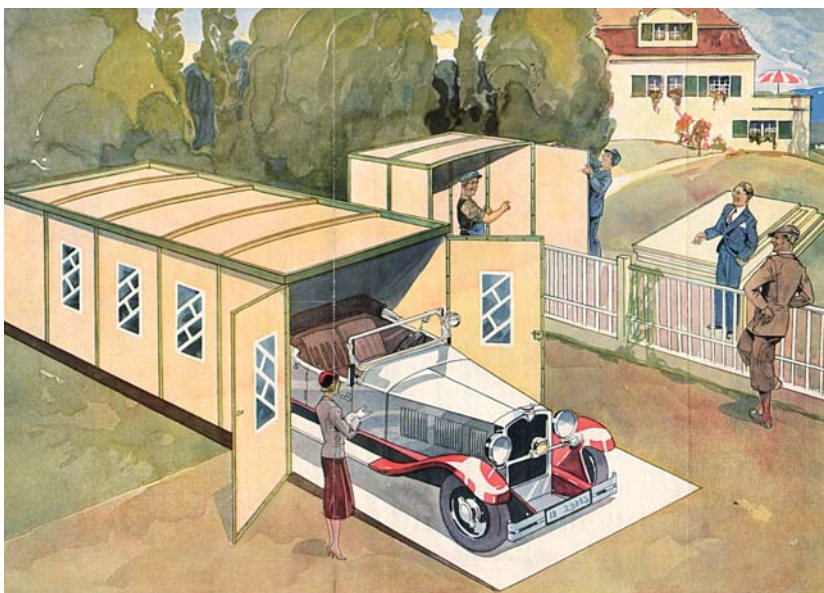
Natomiast na zewnątrz bardziej okazałych budynków pojawiały się eleganckie metalowe, na ceglanych lub kamiennych podmurówkach ogrodzenia posesji. Takie ciekawe przykłady wyrobów artystycznego kowalstwa i ślusar-

stwa zachowały się na jednej z tablic z około 1900 roku, związanej z zespołem zabudowy nieistniejącej już obecnie rzeźni miejskiej przy ul. Legnickiej.

Również miłośnicy wojskowości i dawnych fortyfikacji Wrocławia znajdą wśród projektów archiwum coś interesującego, mianowicie dokumentację osiemnastowiecznej kazamaty Bramy Fryderyka, położonej przy obecnej ul. H. Sienkiewicza oraz drugiej – przy dawnym szpitalu Wszystkich Świętych, również plany wyznaczania stref ograniczeń w użytkowaniu gruntów wokół dzieł fortyfikacyjnych. Natomiast z lat trzydziestych i czterdziestych XX wieku pochodzą projekty schronów przeciwlotniczych oraz plany ukryć pod budynkami prywatnymi i publicznymi.

Z tematem obronności związane są też zachowane projekty tablic i pomników upamiętniających żołnierzy I wojny światowej. Sceny z bitew stoczonych w teże wojnie, jako hołd poległym nauczycielom i uczniom miały się znaleźć na ścianach auli gimnazjum Świętego Ducha we Wrocławiu (przy placu Polskim, obecnie budynek nie istnieje).

Niepowtarzalny i zadziwiający jest też powstały w 1906 roku projekt nowo wznoszonych kamienic przy ulicy Koś-



Muzeum Architektury we Wrocławiu, Archiwum Budowlane

Prospekt reklamowy firmy montującej garaże z gotowych prefabrykatów, lata dwudzieste i trzydzieste XX wieku

z wrocławskiego Archiwum Budowlanego

Muzeum Architektury we Wrocławiu, Archiwum budowlane



Druk firmowy fabrykanta Gustava Eichlera, w nagłówku ukazane zostały jego dwie fabryki na Wyspie Bielarskiej i przy ul. Staromłyńskiej, 1906 rok

cianej (obecnie nie istnieje, łączyła się z ulicami Wieczystą i Kamienną). Projekt, wraz z kolorystyką fasad przedstawiono na papierze podklejonym na płótno, który w rozwinięciu ma długość 3,5 metra! Jednocześnie jest to rodzaj umowy, wręcz notarialnego zapisu między autorem projektu Wilhelmem Hellerem a realizującymi zabudowę ulicy i jednocześnie właścicielami kamienic: Julusem Keilerem i Henrym Fischerem, o następującej treści: „Zobowiązujemy się do budowy dokładnie według rysunku zamieszczonych obok fasad, a w razie sprzedaży do przeniesienia tego zobowiązania na następców prawnych” (tłumaczenie autorki). Wilhelm Heller dwa lata później, w 1908 roku przedstawił doktorat na berlińskim Uniwersytecie Technicznym i to najprawdopodobniej prace nad rozprawą doktorską uniemożliwiły mu nadzór nad dalszą zabudową ulicy.

Natomiast coraz bardziej powszechne od początku XX wieku automobile i auta wymusiły konieczność budowy garaży. Wiele takich projektów istnieją w zbiorze, w tym ciekawa reklama fir-

my, która wznosiła garaże z gotowych prefabrykatów, między innymi na posesjach przy ul. Orlej we Wrocławiu w latach dwudziestych i trzydziestych.

Z powyższą reklamą korespondują liczne druki firmowe, tak zwane listowniki, niektóre z interesująco graficznie zaprojektowanymi nagłówkami, zawierającymi nie tylko nazwę i nazwisko właściciela firmy, ale również widoki produkowanego sprzętu lub też budynku, który to przedsiębiorstwo zajmowało.

Nieliczną grupę stanowią projekty z lat 1945–1946 wykonywane wspólnie przez Niemców i Polaków, często na starych, niemieckich podkładach, z informacjami i nagłówkami bardzo nieudolnie tłumaczonymi z języka niemieckiego na polski. Budzą one nasz uśmiech, ale jednocześnie świadczą dobitnie, jak trudny i nieprzewidywalny był to czas dla ówczesnych mieszkańców.

Naszą wyobraźnię przyciągają projekty niezrealizowane, gdyż dają nam obraz Wrocławia, który mógłby być, ale ostatecznie nie zaistniał. Myślę, że ciekawy jest tego typu projekt autorstwa Bogusława Łacioka z 1967 roku, który miał usprawnić komunikację w mieście, odciążać wąską ulicę św. Jadwigi a przepływ ruchu skoncentrować po zachodniej stronie Wyspy Piaskowej. Towarzyszyć temu miała nowoczesna

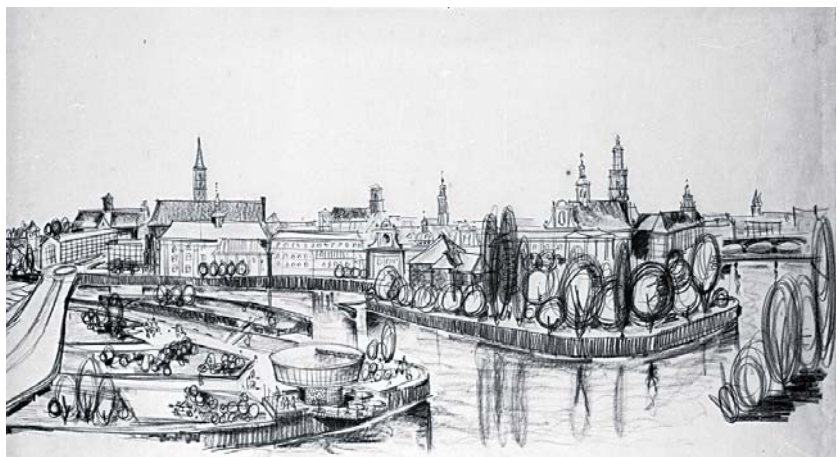
zabudowa placu gen. J. Bema oraz najbardziej na zachód wysuniętej części Piasku.

* * *

W trzech odcinkach artykułów starałam się przekonać Czytelników, że projekty budowlane nie są tylko suchymi rysunkami tuszem na papierze. Pogłębione o informacje z innych dziedzin dają nam wiedzę o budynkach i ich przemianach, ale też o ludziach: projektantach, budowniczych i wreszcie o samych mieszkańcach tych domów.

Im dłużej opracowuję dawne projekty i rysunki tym bardziej widzę, jak wiele jeszcze mogą nam one powiedzieć o mieście, jego dawnej zabudowie, zieleni, parkach, budowlach przemysłowych, systemie wodnym, obronnym i wielu innych. Tym samym stać się one mogą opowieścią o dawnych mieszkańcach, właścicielach, ludziach którzy odgrywali we Wrocławiu mniejszą lub większą rolę. I mimo że powstała już i nadal powstaje pokaźna liczba opracowań opartych na tychże projektach-źródłach, to jasnym okazuje się, że pracy nie zabraknie jeszcze na wiele lat dla następnych pokoleń badaczy i pasjonatów wiedzy o Wrocławiu i żyjących w tym mieście ludzi.

Maria Zwierz



B. Łaciok, niezrealizowany projekt reorganizacji ruchu po zachodniej stronie Wyspy Piaskowej i nowej zabudowy, 1966/67 rok,

Muzeum Architektury we Wrocławiu, Archiwum budowlane

ŚCIEŻKI ROWEROWE WE WROCŁAWIU

Z roku na rok obserwujemy wzrost ilości rowerzystów w przestrzeni miejskiej. Budzi to wiele emocji, a jednoślady napędzane siłą mięśni mają tyle samo przeciwników co zwolenników. Kierowcy narzekają na zwężanie ulic kosztem budowy dróg rowerowych, brawurową jazdę cyklistów oraz brak znajomości przepisów ruchu drogowego. Nie zmienia to faktu, że rowery są coraz popularniejsze. Co dwa lata redakcja miesięcznika ROWERTOOUR publikuje ranking miast najbardziej przystosowanych do jazdy rowerem. W ostatnim rankingu, czyli z 2018 roku, Wrocław znalazł się na jego pierwszym miejscu i tym samym został uznany za „najbardziej przyjazne rowerzystom miasto w Polsce”. Ilość inwestycji rowerowych w mieście jest bardzo wysoka. Ostatnio powstało prawie 30 kilometrów nowych tras rowerowych, obecnie jest ich około 1500 kilometrów.

Zmiany we Wrocławiu

Co prawda stolica Dolnego Śląska od zawsze była w rankingu ROWERTOOUR w czołówce, ale jeszcze nigdy na pierwszym miejscu. Ostatnio na pierwszym miejscu był Gdańsk, który spadł na drugą pozycję. Na trzecim plasuje się Radom (od dawna bardzo wysoko), potem Toruń, Słupsk i Warszawa. Największy awans w rankingu zaliczył Rybnik (+16 oczek, na 15 miejsce), a największy spadek Chorzów (-18). Jeśli chodzi o Wrocław, to miasto głównie skupiło się na budowaniu ścieżek łączących istniejące już sieci z centrum miasta, czyli na przykład wzdłuż ulic Grabiszyńskiej, Bardzkiej, Buforowej, Wyszyńskiego. Jak wspomniano, są to tylko jedne z wielu działań mających zwiększyć ruch rowerowy, które miasto wprowadza od lat. Od grudnia 2007 roku miasto zatrudnia oficera rowerowego. Jest to urzędnik, którego zadaniem jest koordynacja całej polityki w zakresie ruchu rowerowego. Ma on opra-

cowywać programy budowy tras i plany ich realizacji, przygotowuje wytyczne dla inwestycji z zakresu transportu i mobilności, opiniować projekty, planować budżet oraz współpracować z mieszkańcami i organizacjami pozarządowymi. Oficerm rowerowym jest Daniel Chojnacki, który pełnił wcześniej analogiczną funkcję w Cork w Irlandii. Warto dodać, że Wrocław jest pierwszym miastem, które zatrudnia takiego urzędnika na stałe. Wcześniej była co prawda Warszawa, ale po około roku oficer zrezygnował. Obecnie stolica Polski ma swojego oficera znowu i jest to dość powszechne stanowisko przy magistratach wielu miast, mamy dziś ponad dwudziestu oficerów rowerowych, głównie w dużych miastach.

Rower miejski

Warto też dodać, że poza budowaniem ścieżek rowerowych bardzo ważnym elementem polityki miasta jest rower miejski. We Wrocławiu w 2020 roku liczba rowerów miejskich wzrosła z 810 do ponad 2000. W roku poprzednim rozlokowane one były w 81 stacjach na terenie całego miasta, obecnie jest ich 200. Dzięki temu około 60% mieszkańców ma mniej niż 500 metrów z miejsca zamieszkania do najbliższego miejsca, gdzie mogą pożyczyć rower. Do dyspozycji użytkowników jest też 65 rowerów specjalnych, które mogą zostać podstawione na zamówienie, takich jak tandemy, rowery transportowe, elektryczne itp. Rowery miejskie w 2019 roku wypożyczano ponad 1,6 miliona razy, korzysta z nich jakieś 180 tysięcy ludzi (danych z 2020 nie podajemy ze względu na pandemię). Poprzednia zima była też przełomowa, ponieważ miasto zdecydowało się na pozostawienie na ulicach około 600 jednośladów (w latach poprzednich rowery na zimę zbierano). Jeśli chodzi o wspomniane wcześniej 1500 kilometrów tras rowerowych, to 725 kilometrów obejmuje stre-

fy ruchu uspokojonego (ograniczenie do 30 km/h), 347 to drogi rowerowe, pieszo-rowerowe czy kontrpasy, a 127 tereny zielone jak parki czy wały.

Budowa ścieżki od strony formalno-prawnej

Rozbudowa sieci tras rowerowych następuje w wyniku uchwał Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie Polityki Rowerowej oraz Polityki Mobilności. Działania te są jednak na bieżąco konsultowane z mieszkańcami, którzy angażują się coraz bardziej aktywnie – na przykład w sprawie Roweru Miejskiego do magistratu wpłynęło ponad 13 tysięcy wniosków! Współpraca opiera się też na oficere rowerowym, Radach Osiedli oraz ustaleniach z posiedzeń Rady ds. Polityki Rowerowej. Obowiązek budowy tras nakłada też na Radę Miasta „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”, które jest dokumentem nadrzędnym. Ostatnie takie studium opracowano w styczniu 2018. Tryb realizowania zadań jest analogiczny do wszystkich zadań drogowych. Projektowanie komunikacji rowerowej, jest zadaniem oficera rowerowego. Decyzje podejmuje się wspólnie podczas posiedzeń Rady ds. Polityki Rowerowej, która wytycza priorytety inwestycyjne. Dla konkretnych odcinków tworzy się wytyczne, oparte o wizje w terenie. Już w ich trakcie dokonywane są wstępne pomiary szerokości, pozwalające stwierdzić czy dane rozwiązanie się zmieści. Wytyczne te przekazywane są razem ze środkami finansowymi do inwestora zastępczego, czyli np. Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta, lub Wrocławskich Inwestycji, gdzie przygotowujący jest przetarg na dokumentację. Zdobycie wszystkich pozwoleń oraz ustalenie rozwiązań to wszystko tylko praca projektowa, proces ten może potrwać nawet rok. Następnie organizuje się przetarg na wy-

na Dolnym Śląsku

konawstwo. Zadaniem oficera rowerowego jest też zabezpieczenie środków finansowych w budżecie. Ze względu na koszty miasto najczęściej ogłasza przetarg nieograniczony, do którego może przystąpić każdy wykonawca. Podobnie przy innych pracach drogowych, także przy budowie ścieżek rowerowych zdarzają się tutaj typowe problemy z pogodą, czy brakiem ewidencji sieci uzbrojenia podziemnego. Kłopoty zdarzają się też przy aktualizowaniu dokumentacji projektowej, oraz braku dostatecznego zaangażowania wykonawcy. To ostatnie na szczęście rzadko, dużo częściej zdarza się, że prace zostają ukończone przed terminem, na przykład ścieżka przy ulicy Walońskiej oddana została aż siedem tygodni wcześniej, na placu Społecznym dwa tygodnie wcześniej.

Aspekty techniczne

Jeśli chodzi o uwarunkowania techniczne, to użytkownikom zależy przede wszystkim na bezpieczeństwie i komforcie jazdy. Muszą więc one być odpowiednio równe i szerokie – idealnie kiedy są oddzielone od jezdni i chodników, oraz zapewniają szybszą i krótszą alternatywę wobec połączenia w układzie drogowym. Sama technologia ich budowy jest dość prosta i tania, najczęściej stosuje się na ścieżkach rowerowych beton asfaltowy (np. 4 cm) położony na podbudowie z kruszywa łamanego 0–31 mm, stabilizowanego mechanicznie (np. 15 cm). W przypadku ścieżek rowerowych buduje się je najczęściej na podłożu naturalnym, bez oporu i ławy jakie wykopuje się przy innych projektach drogowych. Wszystkie szczegółowe wytyczne zebrałe zostały w „Standardach projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej dla województwa dolnośląskiego” z 2016 roku, dostępnych na stronie Instytutu Rozwoju Terytorialnego, w zakładce Projekty. Obecnie coraz częściej w Polsce stosuje się też w budowie ścieżek rowerowych mineralno-żywiczną nawierzchnię wodoprzepuszczalną typu Terraway™, która świetnie tłumi drgania,

przez co zwiększa komfort i bezpieczeństwo jazdy. Nawierzchnię tę często można spotkać też na przykład na placach zabaw czy w parkach. Warto też dodać, że Wrocław jest w skali Polski pionierem we wprowadzaniu śluz rowerowych. Jest to komunikacyjne rozwiązanie polegające na wydzieleniu części jezdni na wjeździe na skrzyżowanie, dla czekających na swoje światło rowerzystów. Zwiększa to ich bezpieczeństwo oraz komfort (nie muszą stać za rurami wydechowymi samochodów). Przyspiesza także przejazd przez skrzyżowanie, zwłaszcza kilkietapowe. Pierwszą w Polsce śluzę założono we Wrocławiu na skrzyżowaniu ulic Poniatowskiego i Prusa w sierpniu 2010 roku, rok przed wprowadzeniem stosownych zmian w kodeksie ruchu drogowego (maj 2011). Podczas budowy ścieżek stosuje się specjalne liczniki, które zbierają dane o ilości rowerzystów. Są to pętle indukcyjne wbudowane w nawierzchnię połączone z nadajnikiem, który wysyła dane. Co jakiś czas odbywa się też liczenie „tradycyjne” w niewralgicznych punktach miasta, o konkretnych godzinach. Poza liczbami przejeżdżających, zbiera się też w nich dane o kierunku przejazdu, płci rowerzystów itp. Na stronie miasta można znaleźć na przykład raport z takiego liczenia w 2016 opracowany przez Stowarzyszenie Akcja Miasto.

Konsultacje i odbiór społeczny

Wydawać się może, że Wrocławscy rowerzyści mają powody do zadowolenia. Warto wspomnieć, że nie od zawsze tak było. Jeden z organizatorów wrocławskiej Masy Krytycznej, Mirosław Zimon powiedział, że sytuacja rowerzystów wynika bezpośrednio ze stosunku lokalnego samorządu do rowerów. Masa Krytyczna to nieformalny ruch, polegający na organizowaniu spotkania licznej grupy rowerzystów i wspólnym przejeździe przez miasto. Ma ona na celu zwrócenie uwagi władz oraz ogółu społeczeństwa na ignorowanie rowerzystów w myśl hasła „my nie blokujemy ruchu, my jesteśmy ruchem”. Jej początki we Wrocławiu sięga-

ją roku 1997, kiedy dużo mniej osób decydowało się na taki środek transportu – rower kojarzony był raczej z zabawką dla dzieci, ewentualnie przyrządem służącym rekreacji a nie komunikacji. W tamtych czasach stosunek władz i policji do Masy Krytycznej był najłagodniej mówiąc chłodny. Podczas jednego z pierwszych przejazdów doszło nawet do szarpaniny z policją na ulicy Kamiennej. Czasy się jednak zmieniają, a z nimi poglądy i liczby. Obecnie władze Wrocławia starają się wspierać rowerzystów. Nie dzieje się tak jednak wszędzie w Polsce. Na przykład w Krakowie Masa Krytyczna nie mogła się odbyć przez wiele lat, ponieważ władze starały się dowiedzieć, że nie jest to przemarsz przez miasto i taka impreza nie może zostać uregulowana prawnie. Decyzja władz była uchylana przez sądy czterokrotnie! Pan Zimon mówi, że nawet w bardzo przyjaznym rowerom Gdańsku był kiedyś wysoko postawiony funkcjonariusz policji, wyjątkowo wrogi rowerom i starający się uprzykrzyć im życie. Obecnie środowisko wrocławskich rowerzystów jest dobrze zorganizowane i ich działalność nie ogranicza się tylko do Mas Krytycznych, czy głosowania w Wrocławskim Budżecie Obywatelskim. Organizują rozmaite wydarzenia czy szkolenia, ciekawym projektem jest na przykład Wyższa Szkoła Rowerowej Jazdy, czyli zajęcia dla początkujących rowerzystów podczas których nauczani są przepisów ruchu drogowego, zasad jazdy bezpiecznej i nie przeszkadzającej innym użytkownikom ruchu. Co roku odbywa się też Rowerowa Majówka z konkursami, zajęciami dla najmłodszych itp. Są to działania bardzo ważne, ponieważ sporo jest rowerzystów, którzy jeżdżą nieprzepisowo. Przykład ścieżek rowerowych jest jednak dowodem na to, że warto aby mieszkańcy interesowali się sprawami swojego miasta i angażowali w nie. Niniejszym zachęcamy do brania udziału w życiu obywatelskim, niezależnie od tego, czy na co dzień poruszamy się po swoim mieście samochodem, autobusem czy rowerem.

Szymon Maraszewski

OŁTARZE KATEDRY WROCŁAWSKIEJ

Druga wojna światowa przyniosła zabytkom stolicy Dolnego Śląska wielkie zniszczenia. Poza bezcennymi budynkami, również szereg zabytków ruchomych, które były zbyt duże do przetransportowania lub nie było czasu na ich ewakuację, przestało istnieć. Zniszczenia nie ominęły też świątyń, które w większości utraciły swój wcześniejszy wystrój. W wielu z nich jest on do dziś odtwarzany, bądź uzupełniany i zastępowany zupełnie odmiennym od wcześniejszego, w zgodzie w wymogami danego kultu. 20 grudnia 2019 roku miało miejsce spektakularne wydarzenie związane z kolejną zmianą wystroju w rzymskokatolickiej archikatedrze św. Jana Chrzciciela. Od tego dnia możemy ponownie oglądać jeden z najcenniejszych zabytków późnego renesansu w Polsce – słynny ołtarz biskupa Jerina, który zastąpił wstawiony do katedry po ostatniej wojnie późnogotycki tryptyk. Ponieważ zmiana ta wiąże się poprzez same obiekty lub osoby ich twórców lub z dwoma innymi świątyniami: kościołem św. Krzyża we Wrocławiu oraz kościołem pw. Matki Boskiej Częstochowskiej w Lubinie. Również one zostaną przywołane w tym artykule, ale jego głównym tematem będą burzliwe dzieje ołtarza wrocławskiej archikatedry.

Kontekst historyczny powstania ołtarza biskupa Jerina

Fundatorem ołtarza, a w zasadzie tylko nastawy ołtarzowej, był biskup Andreas Jerin, pochowany w prezbiterium katedry. W 1591 roku kazał tam umieścić swoje epitafium w stylu renesansowym, z profilowanym popiersiem, tak jakby spoglądał na ufundowane przez siebie dzieło sztuki. Niestety w czasie wojny nagrobek biskupa wykonany z piaskowca i alabastru przez niderlandzkiego mistrza Gerhardta Hendrika został mocno uszkodzony, a polichromia, którą pokryte było dzieło, spłonęła. W czasie prac remontowych w prezbiterium w 2019 roku odnowiony został także nagrobek. Sam fundator był człowiekiem świetnie wykształconym i mądrym, a we Wrocławiu sprawował podwójną funkcję – biskupa i starosty śląskiego. Zadanie miał niełatwe – w okresie reformacji starał się podnieść z upadku diecezję wrocławską. W tym celu rozbudował seminarium duchowne, odtworzył organizację śląskiej diecezji, ale też mocno dbał o sprawy gospodarcze i obronne. Ufundowana przez niego nastawa ołtarzowa miała być symbolem odrodzenia śląskiego Kościoła. Powstała bowiem w czasach triumfu reformacji i luteranizmu, a upadku prestiżu Kościoła katolickiego na Śląsku.

Na wykonanie ołtarza biskup Jerin przeznaczył zawrotną sumę 10 tysięcy talarów i zatrudnił nie włoskich ale miejsco-

wych artystów – złotnika Paula Nitscha oraz malarza Bartholomeusa Fichtenberga, którzy byli luteranami. Świadczy to także o dyplomatycznych talentach biskupa, który w tak dużym mieście jak Wrocław musiał zachować dobre stosunki z liczniejszymi i sprawującymi władzę protestantami. Od około 1530 roku rada miejska, cechy i większość mieszkańców były protestanckie, a ostoją Kościoła katolickiego pozostał jedynie Ostrów Tumski i kilka klasztorów.

Ikonomia ołtarza

Ołtarz został wykonany w formie pentaptyku (poliptyk dzielony na pięć części) – składał się z szafy z drewna dębowego zamykanej czterema skrzydłami. Po otwarciu mierzył 371 cm szerokości i 300 cm wysokości. Jego poświęcenia dokonano 4 maja 1591 roku. Był nie tylko dziełem wyjątkowej urody, którego sława sięgała poza granice Śląska, ale poprzez bogaty program artystyczny niósł głębokie przesłanie dla wiernych. Służyła temu już sama forma ołtarza, nawiązująca do wielkich ołtarzy gotyckich z czasów świetności Kościoła. Ponadto odnowiony został kult świętych – w ołtarzu przedstawiono między innymi patronkę Śląska, świętą Jadwigę, która w XVI wieku była postacią nieco już zapomnianą.

W szafie ołtarzowej przedstawiono scenę Ukrzyżowania Chrystusa. Składały się na nią wykonane ze srebra, złoczone fi-

gury ukrzyżowanego Chrystusa w towarzystwie Matki Bożej Bolesnej oraz św. Jana. Skrzydła wewnętrzne ołtarza posiadały wnęki, w których również umieszczono srebrne i złoczone figury świętych. W lewej górnej kwaterze umieszczono figurę patrona katedry, diecezji wrocławskiej i samego Wrocławia – św. Jana Chrzciciela. Poniżej w kwaterze dolnej stanęła figura św. Wincentego z Saragossy, patrona wrocławskiej kapituły katedralnej. Prawą górną kwaterę przeznaczono na figurę patrona fundatora ołtarza – figurę św. Andrzeja Apostoła. Pod nią w prawej dolnej kwaterze umieszczona zosta-



Zrekonstruowany ołtarz biskupa Andreasa Jerina

Fot. Fallaner <http://comoc.wikipledia.org>

Zrekonstruowany ołtarz biskupa Andreeasa Jerina w prezbiterium katedry

ła figura św. Jadwigi Śląskiej. Dodatkowo tłem dla figur w szafie ołtarzowej oraz na bocznych skrzydłach były srebrne blachy. Szafę ołtarzową oraz wnęki bocznych skrzydeł udekorowano umieszczając na ramach ażurowe ornamenty roślinne, podobnie jak figury wykonane ze srebra i złoczone. W jej dolnej części umieszczony został natomiast napis informujący, iż ołtarz, wykonany ze szczerego srebra, ufundował biskup Jerin, aby „jego miłości do Boga i szczodroblowości dla Kościoła pomnik stanowił”.

Ponieważ ołtarz ma formę pentaptyku, można go zamknąć dwukrotnie. Po pierwszym zamknięciu szafy ołtarzowej widoczny jest osiem kwadratów malarskich, w których umieszczono sceny ilustrujące życie i działalność patrona katedry, św. Jana Chrzciciela:

1. Zwiastowanie Zachariaszowi poczęcia i narodzenia św. Jana Chrzciciela,
2. Nawiedzenie św. Elżbiety przez Maryję, Matkę Jezusa,
3. Obrzezanie i nadanie imienia Janowi,
4. Wysłannicy faryzeuszów i saduceuszów u Jana,
5. Chrzczenie Jezusa,
6. Wskazanie Jana na Chrystusa,
7. Jan upominający Heroda,
8. Męczeństwo Jana Chrzciciela.

Po zamknięciu zewnętrznych skrzydeł ołtarza naszym oczom ukażą się natomiast cztery kwatery z wizerunkami Ojców Kościoła Zachodniego: św. Grzegorza Wielkiego, św. Hieronima, św. Ambrożego i św. Augustyna. Postaci te miały wskazywać na potężny fundament myślowy Kościoła katolickiego i być niejako orężem w sporze z protestantami, którzy zarzucali Kościołowi „płytkość intelektualną oraz koncentrowanie się na kulcie i celebracji, bez pogłębionej lektury Pisma Świętego”.

Burzliwe losy ołtarza

Raptem 41 lat po poświęceniu, podczas wojny 30-letniej, ołtarz został uszkodzony po raz pierwszy. Wojska szwedzkie, które opanowały Ostrów Tumski, splądrowały i ograbiły katedrę, a ich łupem padły srebrne blachy, stanowiące tło dla figur. Te ostatnie na szczęście udało się wcześniej zabezpieczyć. Niemniej jednak, ponieważ nie zachowała się żadna dokumentacja tych płyt, nie wiemy jak dokładnie wyglądały i podczas ostatniej konserwacji także nie zdecydowano się na wstawienie nowych. W 1650 roku (18 lat po rabunku) pierwszej renowacji ołtarza podjął się siostrzeniec fundatora, kanonik Philip

Jacob von Jerin. Wtedy to tłem figur stał się bordowy aksamit zdobiony wykonanymi ze srebra gwiazdami, który odtwarzano podczas ostatniej rekonstrukcji. Kolejną renowację ołtarza Jerina przeprowadzono w 1739 roku i po jej zakończeniu ołtarz ponownie konsekrowano. Tym samym jego obecność w katedrze została przypieczętowana na kolejne stulecia, mimo iż planowano jego wymianę na ołtarz barokowy zgodnie z panującą ówczesnie modą. W XIX wieku dokonano kolejnych renowacji, podczas których ołtarz zyskał neogotycką ażurową obudowę i dzięki której sprawiał wrażenie bardziej monumentalnego zajmując niemal całą ścianę prezbiterium. Ostatniej kompleksowej konserwacji ołtarza dokonano w 1934 roku usuwając neogotyckie dodatki i zastępując je baldachimem, przez co nastawa ołtarzowa uzyskała nieco skromniejszą oprawę.

Wobec zbliżającego się frontu oraz ogłoszenia miasta twierdzą, po 5 września 1944 roku podjęto działania mające na celu zabezpieczenie najważniejszych zabytków katedry. Zdemontowano wówczas, zabezpieczono i ukryto skrzydła boczne oraz elementy i figury srebrne. W prezbiterium pozostała jedynie pusta skrzynia nastawy ołtarzowej oraz predella, które nie przetrwały pożaru katedry 2 kwietnia 1945 roku.

Kompletowanie elementów oraz rekonstrukcja

W sumie udało się uratować około 80% elementów nastawy ołtarzowej. Zostały one jednak rozproszone, ponieważ nastawę po wojnie zdekompletowano, a myśl o jej rekonstrukcji pojawiła się dopiero po niemal 75 latach od zakończenia wojny. Elementy ołtarza biskupa Jerina znajdowały się w skarbcu katedralnym (srebrne figury i ornamenty), w kościele św. Krzyża oraz Muzeum Archidiecezjalnym. Skrzydła boczne z malowidłami Fichtenbergera trafiły do kościoła św. Stanisława w Szamotułach i powróciły

do Wrocławia dopiero w 1965 roku dzięki intensywnym staraniom kardynała Bolesława Kominka – zostały wyeksponowane w Muzeum Archidiecezjalnym. Poszczególne elementy ołtarza Jerina eksponowano także co jakiś czas ustawiając je w prezbiterium katedry na barokowym antepedium – najczęściej był to krzyż oraz figury świętych, a także srebrne gwiazdki które umieszczano na płycie obciążonej czerwona materią. Po raz pierwszy od 1944 roku wszystkie zachowane elementy nastawy ołtarzowej można było zobaczyć razem dopiero na wystawie „Skarbiec. Złotnictwo archikatedry wrocławskiej” urządzanej w Muzeum Narodowym we Wrocławiu w 2017 roku. Wtedy również zaprezentowano muzealną rekonstrukcję słynnego srebrnego ołtarza, który licznie zgromadzeni wrocławianie mogli znać wyłącznie z dawnych fotografii.

W czasie trwania wystawy rozpoczęła się dyskusja nad możliwością i zasadnością powrotu ołtarza na dawne miejsce, która we wrześniu 2018 roku zaowocowała podpisaniem umowy w sprawie rekonstrukcji słynnego dzieła pomiędzy Piotrem Oszczańskim, dyrektorem Muzeum Narodowego we Wrocławiu oraz księdzem Pawłem Cembrowiczem, proboszczem katedry.

Najważniejszą częścią wymagającą odtworzenia i bardzo precyzyjnej pracy, była szafa ołtarzowa z drewna dębowego. Podstawową sprawą było dokładne ustalenie jej wymiarów, co nie należało do łatwych zadań, gdyż konserwatorzy dysponowali jedynie archiwalnymi zdjęciami ołtarza. Kolejnym problemem było wykonanie odpowiednich i zgodnych ze stylem epoki zawiasów, które będą umożliwiały otwieranie i zamykanie bocznych skrzydeł z dębowego drewna obciążonych dodatkowo srebrnymi figurami.

Kilka miesięcy trwały także poszukiwania manufaktury, będącej w stanie wykonać potrzebny do rekonstrukcji specjalny rodzaj aksamitu, stanowiący tło dla figur i gwiazdek. Ostatecznie wybór padł na pracownię z francuskiego Lyonu, któ-

ra współpracuje z największymi muzeami świata. Aksamit został utkany ręcznie na wąskich krosnach, identycznych z tymi, na jakich tkano w czasach życia biskupa Jerina.

Gotowy efekt prac konserwatorskich można było obejrzeć w 2019 roku w Muzeum Narodowym we Wrocławiu na wystawie „Dwa Ołtarze”. W czasie jej trwania oraz kilka miesięcy po zakończeniu trwały również prace w samej katedrze – zdemontowano ołtarz Zaśnięcia Najświętszej Marii Panny z Lubina, odnowiono nagrobek biskupa Jerina, odświeżono ściany prezbiterium oraz część sklepienia, na którym pojawiły się pozłacane gwiazdy.

20 grudnia 2019 roku w obecności arcybiskupa Józefa Kupnego, biskupów seniorów i pomocniczych, przedstawicieli innych wyznań a także władz miasta oraz przedstawicieli władz państwowych dokonano odświeżenia i poświęcenia ołtarza, który umieszczono na ścianie wschodniej prezbiterium nad tak zwanym ołtarzem augsburskim. Zamontowane nowe oświetlenie powoduje, że w ciemnej wrocławskiej katedrze srebrny ołtarz wyjątkowo przykuwa uwagę zwiedzających.

Niedokończony ołtarz augsburski

Wracając do losów ołtarza Jerina po wojnie 30-letniej. Wraz z nastaniem kontrreformacji oraz rozpowszechnieniem się nowego stylu w architekturze i sztuce – baroku, przystąpiono także do zmian wnętrza katedry, które miało zyskać nowy ołtarz główny, ambonę i organy. W 1715 roku zamówiono nowy ołtarz u słynnego austriackiego architekta i rzeźbiarza Johanna Bernarda Fischera von Erlach, projektanta pałacu Schönbrunn w Wiedniu. W założeniu miała to być alternatywa dla renesansowego ołtarza oraz świadectwo ambicji kapituły katedralnej, która pragnęła dorównać dynastiom panującym. Do realizacji tego śmiałego projektu jednak nigdy nie doszło. W 1739 roku wymurowano jedynie nową podstawę pod szafę ołtarzową, a zniszczone partie pentaptyku biskupa Jerina poddano renowacji, co jak wspomniano wcześniej, przypieczętowało jego dalszą obecność w prezbiterium katedry.

To, co dziś oglądamy w katedrze w dolnej partii ściany wschodniej prezbiterium, jest jedynie częścią planowanego baroko-



Ołtarz lubiński w prezbiterium katedry

trochę historii

wego ołtarza zwanego augsburskim. Wszystkie elementy planowanego ołtarza wykonano ze srebra i były zamawiane przez kapitułę katedralną u złotników z Augsburga, których wyroby cieszyły się na dworach XVIII-wiecznej Europy wielkim uznaniem. Program ikonograficzny ołtarza augsburskiego jest podobny do renesansowego ołtarza Jerina i również w nim zobaczymy świętych związanych z katedrą wrocławską, miastem i Śląskiem.

Pierwszą częścią, która trafiła do Wrocławia, było zamówione przez dziekana kapituły katedralnej księcia Ferdynanda von Holsteina, wykonane w latach 1699–1704 trybowane antepedium o niezwykle bogatej dekoracji roślinnej (głównie liście akantu) i figuralnej. Postacie aniołów uzupełnione są o trzy płaskorzeźbione sceny zdradzające kunszt złotników augsburskich: Męczeństwo św. Jana Ewangelisty, Ścięcie św. Jana Chrzciciela, Męczeństwo św. Wincentego z Saragossy). Na antepedium można odnaleźć znaki złotnicze miasta Augsburga, mistrza złotnictwa Abrahama II Drentwetta oraz jedną tarczę herbu biskupa pomocniczego diecezji wrocławskiej Liescha von Hor-

nau, który był wielce zasłużony dla odbudowy katedry po zniszczeniach wyrządzonych przez Szwedów w XVII wieku. Pozostawił on po sobie znaczący fundusz na renowację i nowe wyposażenie katedry, ale warunkiem korzystania z niego było umieszczanie herbu biskupa na zamawianych obiektach.

Drugim elementem augsburskiego ołtarza było srebrne tabernakulum, zamówione przez kapitułę katedralną u złotnika Josepha Wolfganga Fesenmayra, które dotarło do Wrocławia w 1723 roku. Data jego wykonania nie jest pewna, ale w świetle ostatnich badań prawdopodobnie powstało po 1720 roku. Nieznany pozostaje także projektant tabernakulum (być może był nim biskupi architekt Johann Blasius Peintner), które składa się z korpusu o podziałach kolumnowych przypominając tym samym fasadę kościoła oraz tronu z baldachimem, który służył wystawianiu Najświętszego Sakramentu. Całość dekorowana jest bogatym zestawem form ornamentalnych oraz licznymi przedstawieniami figuralnymi w postaci plaket i figur. W dolnej części korpusu widoczne są sceny: Chrystus z uczniami w drodze do Emaus, Ostatnia Wieczerza oraz Wieczerza w Emaus. Nieco wyżej w niszy drzwiczek stoją figury św. Jana Chrzciciela, Chrystusa Umęczonego (Ecce Homo) i św. Jana Ewangelisty. Nad figurami obydwu Janów osadzone są medaliony z płaskorzeźbionymi wizerunkami św. Wincentego z Saragossy oraz św. Jadwigi Śląskiej. W dolnej i górnej partii tabernakulum znajdują się również figury aniołów. W zwieńczeniu znajduje się gloria – wyobrażenie Słońca adorowanego przez aniołów. Tabernakulum używane jest raz w roku podczas oktawy Bożego Ciała zgodnie z wolą fundatora.

Najłatwiej rozpoznany elementem ołtarza pozostają cztery figury świętych, które zostały zamówione w warsztacie augsburskim jako ostatnie. Przedstawiają one św. Jana Chrzciciela, św. Jana Ewangelistę, św. Wincentego z Saragossy oraz św. Jadwigę Śląską. W ich przy-

padku nieznany jest ani projektant, ani dokładna data powstania, nie można nawet stwierdzić, który ze złotników był ich wykonawcą. Całość dopełnia grupa 10 srebrnych barokowych świeczników ustawianych po bokach barokowego antepedium.

W całym zestawie dzieł złotniczych z Augsburga brakuje przede wszystkim mensy ołtarzowej, przez co nastawa ołtarzowa zwana augsburską stała się swego rodzaju dodatkiem dla ołtarza biskupa Jerina zamiast być jego alternatywą. Zachowany zbiór części planowanego barokowego ołtarza był drugim z ołtarzy prezentowanych na wystawie w Muzeum Narodowym we Wrocławiu w 2017 roku.

Zastępczy ołtarz z Lubina i jego historia

Do połowy 2019, kiedy do katedry wrócił srebrny ołtarz Jerina, w jej prezbiterium można było podziwiać inną nastawę ołtarzową z predellą, którą przeniesiono tam w 1951 roku z Muzeum Śląskiego (obecnie Narodowego) we Wrocławiu, gdzie z kolei trafił po wojnie z kościoła farnego (parafialnego) w Lubinie (obecnie pod wezwaniem Matki Boskiej Częstochowskiej). To dużych rozmiarów dzieło sztuki późnogotyckiej powstało w 1522 roku dla gotyckiej fary miejskiej pw. Najświętszej Panny Marii – kościoła o wyjątkowo nietypowym układzie przestrzenno-architektonicznym z lat 1345–1511. Twórca pentptyku Zaśnięcia Panny Marii przeszedł do historii sztuki jako Mistrz Ołtarzy Lubińskich. W czasie walk o miasto w lutym 1945 roku, kościół został w znacznej mierze uszkodzony. Uratowany z pożogi wojennej gotycki pentptyk trafił do Wrocławia i w latach 1951–2019 znajdował się na ścianie wschodniej prezbiterium katedry nad tzw. ołtarzem augsburskim. Podczas przeprowadzonych w latach 1959–1961 prac zabezpieczających i remontowych w kościele lubińskim, w miejscu, które zajmował pentptyk, ustawiono skromny XVIII-wieczny, baro-

Fot. B. Maliszewska <http://commons.wikimedia.org>



Kościół św. Krzyża, nawa główna z ołtarzem z Przecławia

kowy ołtarz z kościółka gotyckiego w Legnickim Polu, który w tym czasie został zaadaptowany na Muzeum Bitwy Legnickiej. Z fary lubińskiej do wrocławskiego Muzeum Śląskiego trafił również tryptyk Św. Sewera z 1523 roku oraz ołtarz Matki Boskiej.

Obecnie lubiński pentaptyk Zaśnięcia Panny Marii można podziwiać w kościele św. Krzyża na Ostrowie Tumskim we Wrocławiu. Zastąpił on umieszczony w nim po wojnie XV-wieczny penaptyk pochodzący z kościoła w Przecławiu koło Szprotawy (według innych źródeł ze Świn koło Bolkowa). Była to jednak wyjątkowo nietrafiona decyzja podporządkowana koncepcji radykalnej regotyżacji kościoła po wojnie, który w ten sposób miał swoim wyglądem przywoływać czasy swojego powstania – XIII–XV wieku i wskazywać w ten sposób na polskość „Ziem Odzyskanych”. W tym celu usunięto z kościoła św. Krzyża barokową emporę muzyczną oraz ołtarz główny, które obronną ręką wyszły z zawieruchy wojennej. Obecnie wspomniany wyżej penaptyk z kościoła w Przecławiu można obejrzeć na ścianie bocznej północnego ramienia transeptu. W scenie środkowej szafy ołtarzowej znajdują się rzeźbione figury Marii z Dzieciątkiem w otoczeniu św. Jakuba i św. Katarzyny, a pola skrzydeł bocznych są rzeźbione tylko z jednej strony (12 apostołów).

Ekspozowany obecnie w prezbiterium, przeniesiony z katedry, pentaptyk Zaśnięcia NMP zdradza wpływy szkoły Wita Stwosza i można z dużym prawdopodobieństwem powiedzieć, że wykonali go jego uczniowie. Na program jego artystyczny wywarł duży wpływ wybitny śląski teolog protestancki Caspar Daniel von Schwenkfeld (zaledwie rok po ukończeniu ołtarza, we wrocławskiej farze miejskiej pw. Marii Magdaleny odbyło się pierwsze nabożeństwo luterańskie). W szafie ołtarzowej widzimy umierającą Marię Pannę, którą otaczają apostołowie. Na otwartych bocznych skrzydłach ołtarza możemy podziwiać sceny Męki Chrystusa. Na skrzydle

prawym są to: Piłat umywający ręce oraz Upadek pod krzyżem, a na skrzydle lewym: Biczowanie i Koronowanie cierniem. Po pierwszym zamknięciu ołtarza zobaczymy malowidła ze scenami ze Starego i Nowego Testamentu. Na skrzydle prawym Odrzucenie ofiary Joachima, Ofiarowanie w Świątyni, Jesabel i Eliasz na pustyni, Daniel przed królem Dariuszem, Ofiara Izaaka, Mojżesz i wąż miedziany, na skrzydle lewym zaś: Chrystus w Świątyni, Estera całująca berło królewskie (przed Ahaswerem), Saul, Abraham i Melchizedek, Zbieranie manny. Po drugim zamknięciu ołtarza naszym oczom ukażą się ilustracje do tekstów Pisma Świętego: Żywot Zuzanny, Chrystus i jawnogrzeźnica, Wyjmowanie żdźbła z oka bliźniego, Faryzeusz z celnikiem na modlitwie. Nastawę ołtarzową wieńczy zespół 5 wysokich figur stojących pod baldachimami. Środkowe miejsce zajmuje figura Madonny z Dzieciątkiem, po bokach figury świętych Krzysztofa i Heleny oraz Jadwigi i Jana Chrzyciela. W predelli (podstawie) ołtarza przedstawiono płaskorzeźbioną scenę Ostatniej Wieczerzy.

Decyzja aby ten właśnie pentaptyk umieścić w kościele św. Krzyża także może być dyskusyjna, bo choć ołtarz Zaśnięcia NMP prezentuje się w nim nad wyraz okazale – prezbiterium kościoła św. Krzyża jest niższe i krótsze od katedralnego, to jednak programem ikonograficznym nie jest on związany z wezwaniem kościoła. Zdecydowanie bardziej pasowałby do pobliskiego kościoła NMP na Piasku, gdzie mógłby zastąpić również niedopasowany wielkością do ogromnego halowego wnętrza świątyni gotycki tryptyk.

Stan obecny wnętrza katedry oraz planowane zmiany

W latach 1951–2019 można było zobaczyć w katedrze wrocławskiej dość niespotykany w sztuce sakralnej zlepek dzieł sztuki z trzech różnych epok: późnogotycki pentaptyk, luźno stojące elementy ze zniszczonego renesansowo-manie-

rystycznego ołtarza biskupa Jerina oraz elementy barokowego ołtarza, którego nigdy nie ukończono. Ponadto w okresie rządów kardynała Gulbinowicza, dodatkowym elementem wystroju był wizerunek MB Ostrobramskiej. Obecnie w prezbiterium eksponowana jest jedynie renesansowa nastawa ołtarza biskupa Jerina oraz elementy nieukończonego ołtarza augsburskiego. Niestety efekt pozostawia wiele do życzenia, głównie ze względu na sposób ekspozycji nastawy. Umieszczono ją na ścianie wysoko nad posadzką, co jest niezgodne z przeznaczeniem takich obiektów – powinna znajdować się nad mensą (blatem) ołtarza, oddzielona od niej predellą. Z powodu braku predelli, oraz dodatkowych elementów dekorujących nastawę które ją optycznie powiększały, sprawia ona wrażenie zbyt małej jak na dużą przestrzeń prezbiterium. Z jednej strony należy z wielką satysfakcją odnotować fakt, iż ten bardzo ważny element wystroju katedry powrócił do niej po wielu latach, niemniej jednak sposób wyeksponowania jest niestety niezadowolający.

Ołtarz Jerina nie kończy jednak pracy przy przywracaniu wnętrza katedry jej dawnej świetności. Na powrót nadal czekają figury ojców Kościoła św. Ambrożego i św. Augusta z kościoła w Stężycy, gdzie trafiły po wojnie, a które wcześniej stały na balustradzie oddzielającej nawę główną od prezbiterium. Rekonstrukcji wymagają ponadto bogato zdobione ażurowe drzwiczki balustrady znajdujące się pomiędzy dwiema brakującymi figurami. Odtworzenia wymagałyby również dekoracje sklepień w postaci złotych gwiazdek, tak jak to uczyniono w pręśle nad zabytkowymi ołtarzami. Największą jednak inwestycją, która może skutkować dużymi zmianami w wystroju katedry będzie remont lub przebudowa wielkich organów. Jeden z pomysłów zakłada bowiem przeniesienie obecnych oraz budowę nowych wraz z odsłonięciem okna zachodniego. Należy się jednak spodziewać, że nastąpi to nie wcześniej jak za 5–10 lat.

Wojciech Zalewski

BITWA POD LEGNICĄ STARCIE DWÓCH CYWILIZACJI

Fot. B. Milejski http://comoc.wikipedia.org



Muzeum Bitwy Legnickiej w Legnickim Polu

Nadchodzi wiosna. Czas pomyśleć o wiosennych wycieczkach. Wprawdzie w czasach pandemii weekendowe eskapady podlegają wielu ograniczeniom, ale wyjazd do Legnickiego Pola i zwiedzanie Muzeum Bitwy Legnickiej nie stwarzają zagrożenia

i mieszczą się w zasadach, których musimy przestrzegać.

780 lat temu, 9 kwietnia 1241 roku, pod Legnicą rozegrała się bitwa, w której spotkały się dwa światy. Z jednej strony stanęli przybysze z odległych, azjatyckich stepów – Mongołowie, zwani wówczas w Europie Tatarami (Thartari – „z piekła rodem”). Z drugiej strony, broniące swojej ziemi rycerstwo śląskie, dowodzone przez księcia Henryka II zwanego Pobożnym. Mongołowie wygrali bitwę. Jednak zwycięstwo, gdzieś na „końcu świata” było dla nich tylko niewiele znaczącym epizodem. Natomiast porażka chrześcijan i śmierć ich wodza, Henryka II, mocno odcisnęła się na dziejach Śląska, Polski i Europy.

Jak to się stało, że przybysze z odległej o blisko 8 tysięcy kilometrów Mongolii znaleźli się w Europie? Pod koniec XII wieku zjednoczone, koczownicze ludy mongolskie pod wodzą Czyngis-chana ruszyły na podbój świata. Podbili Chiny, kraje Azji Środkowej i Ruś. Po śmierci Czyngis-chana dzieło kontynuowali jego następcy. W szczytowym momencie imperium mongolskie obejmowało 33 miliony kilometrów kwadrato-

wych i liczyło ponad 100 milionów poddanych.

W 1240 roku wojska mongolskie pod wodzą Batu-chana ruszyły na Europę. Ostatecznym celem najazdu na Europę miało być opanowanie Węgier oraz Bułgarii i stworzenie dogodnej pozycji do ataku na Cesarstwo Bizantyjskie. Atak na ziemie polskie był tylko jednym z elementów szeroko zakrojonych działań Batu-chana w Europie.

Działający w dwóch grupach Mongołowie 18 marca rozbili rycerstwo krakowskie i sandomierskie pod Chmielnikiem, a następnie złupili Kraków. Nie czekając na umówione przybycie wojsk czeskich z księciem Wacławem na czele, zgromadzone pod Legnicą oddziały księcia Henryka II Pobożnego podjęły bitwę z Mongołami. Obok rycerstwa śląskiego w skład wojska chrześcijańskiego walczącego pod Legnicą wchodziłi Wielkopoleanie, Małopoleanie oraz krzyżowcy różnych narodowości, w tym templariusze. Siły mongolskie liczyły około 8 tysięcy ludzi, a armia chrześcijańska dorównywała im prawdopodobnie liczebnością.

Mimo uzyskania przewagi we wstępnej fazie bitwy, wskutek podstępów mongolskiego część wojsk chrześcijańskich rzuciła się do ucieczki. Zmusiło to księcia Henryka do przedwczesnego natarcia hufcami odwodowymi. Sytuacja została opanowana, jednak zastosowanie przez Mongołów nieznanych w Europie gazów bojowych spowodowało panikę i masową ucieczkę. Bitwa zakończyła się kompletną klęską. Henryk II Pobożny schwytyany podczas walki został ścięty. Następnie zwycięzcy udali się pod gród w Legnicę, gdzie pokazali obrońcom głowę ich księcia, grodu jednak nie zamierzali zdobywać.

Ciało poległego księcia odnaleziono dzięki wskazówce Anny Czeskiej, żony Henryka. Codziło o pewien szczegół anatomiczny: Henryk Pobożny posiadał bowiem u lewej

Fot. Kroton http://comoc.wikipedia.org



Bazylika św. Jadwigi w Legnickim Polu, portal główny z figurami atlantów

stopy sześć palców (zostało to potwierdzone podczas otwarcia grobowca w 1832 roku). Książę został pochowany w ufundowanym przez siebie kościele franciszkańskim we Wrocławiu (obecnie katedra greckokatolicka św. Jakuba i św. Wincentego).

Następstwem politycznym klęski pod Legnicą był rozpad monarchii Henryków śląskich, którzy podejmowali próby zjednoczenia ziem polskich. Rządy śląskie w Małopolsce przetrwały tylko kilka miesięcy, podobnie było w Wielkopolsce. Śląsk uległ podziałowi na trzy części. Przegrana pod Legnicą pogłębiła rozbięcie dzielnicowe.

* * *

Muzeum Bitwy Legnickiej będące oddziałem Muzeum Miedzi w Legnicy otwarto w 1961 roku. Mieści się w kościele pod wezwaniem Świętej Trójcy i Najświętszej Marii Panny w Legnickim Polu. Gotycki kościół (z przełomu XIII i XIV wieku) stoi w miejscu w którym, według legendy, znaleziono ciało Henryka II Pobożnego. W kościele pochowano wielu poległych w bitwie. Stał się miejscem kultu (do czasów reformacji) do którego przybywały pielgrzymki. Opiekowali się nim benedyktyni sprowadzeni do Legnickiego Pola w XIV wieku.



Fragment ekspozycji w muzeum Bitwy Legnickiej

Po gruntownym remoncie, w 2016 roku otwarto w nim wystawę poświęconą bitwie legnickiej. Ekspozowane są na niej dokumenty, fragmenty kronik, uzbrojenie z czasów bitwy. Większość militariów to repliki, ale znajdują się wśród nich dwa oryginalne zabytki: łuk typu wschodniego o dużej sile rażenia oraz strzały do kuszy znalezione na terenie legnickiego zamku.

Zwraca uwagę makietą pola bitwy wokół której umieszczono wizerunki wojowników mongolskich i europejskich, wykonane w oparciu o współczesne bitwie źródła ikonograficzne. Można również obejrzeć film

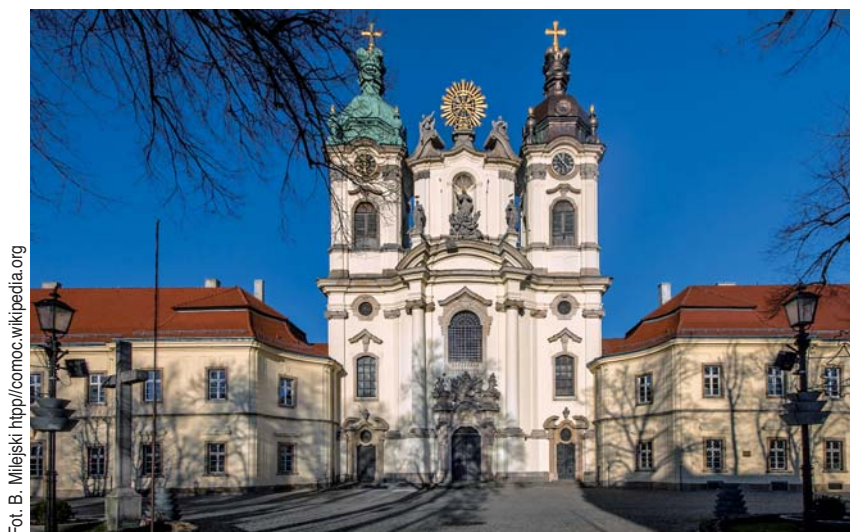
przedstawiający przebieg bitwy. Muzeum jest kameralne i nie przytłacza ilością eksponatów. Można wszystko spokojnie obejrzeć i zapamiętać.

W bezpośrednim sąsiedztwie muzeum wznosi się monumentalny zespół pobenedyktyni z lat 1727–1733. Pierwotny wygląd i oryginalny wystrój zachował kościół poklasztorny pw. św. Jadwigi zaprojektowany przez Ignacego Dientzenhofera.

Wejście do kościoła ozdabia monumentalny portal. Zdobia go kamienne postacie w orientalnych szatach. Rzeźbiarz najprawdopodobniej tak wyobrażał sobie Tatarów. W dobie baroku na Śląsku trudno było o żywy tatarski model – atlanci z portalu przypominają raczej Kozaków. Bardzo interesujące jest barokowe wnętrze kościoła. Uwagę przyciągają iluzjonistyczne malowidła na sklepieniu, autorem ich jest pochodzący z Bawarii Kosma Damian Asam. W ołtarzu głównym znajduje się obraz „Znalezienie zwłok Henryka Pobożnego przez świętą Jadwigę”, namalował go flamandzki malarz Johan Franz de Backer.

Zwiedzanie muzeum połączone jest najczęściej ze zwiedzaniem bazyliki św. Jadwigi. Muzeum jest czynne od środy do niedzieli, od 11-tej do 17-tej.

Agnieszka Środek



Fot. B. Milejski <http://comoc.wikipledia.org>

Bazylika św. Jadwigi w Legnickim Polu

ANGEL RIVER

OBIEKT MIESZKALNO-USŁUGOWO-BIUROWY

Fotografia: Maciej Lulka
archiwum Ewa Kruszyna

