

Sławomir Łotysz

## O OCHRONĘ ZABYTKÓW TECHNIKI NA ZIEMI LUBUSKIEJ

Ziemia Lubuska nie posiada wielu zabytków techniki, niewiele tu również ciekawych obiektów architektury przemysłowej. Nigdy nie ulokował się na tych ziemiach wielki przemysł - brakowało zasobów naturalnych i dużych skupisk ludzkich, które by temu procesowi sprzyjały. Od wieków średnich w Zielonej Górze rozwijało się natomiast winiarstwo i sukiennictwo, obie dziedziny w oparciu o miejscowe surowce – winną latorośl i owczą wełnę z lokalnych hodowli. Funkcjonowały oczywiście podstawowe formy przetwórczości produktów spożywczych, zakłady związane z produkcją materiałów budowlanych czy obróbką drewna. Na Ziemi Lubuskiej dopiero od drugiej połowy XIX wieku datuje się rozwój gałęzi przemysłu nastawionych nie tylko na potrzeby regionu, ale również na eksport. Oprócz tradycyjnego już przemysłu włókienniczego i winiarstwa zaczął rozwijać się przemysł maszynowy i chemiczny.

Ochrona zabytkowych obiektów przemysłowych oraz zabytków techniki jest zadaniem szczególnie trudnym. Podlegają one specyficznym procesom. Zabytkowa tkanka architektoniczna obiektów przemysłowych bardzo często pada ofiarą restrukturalizacji przedsiębiorstw. Historyczny układ przestrzenny ulega zatraceniu również w wyniku rozbudowy fabryki. Są to procesy nieuniknione, nieomal naturalne – przedsiębiorstwo rozwija się, unowocześnia i zmienia profil, wprowadza do użytku nowe technologie i maszyny. Wyczerpują się źródła surowców, oddalają rynki zbytu, a w końcu zanika potrzeba dostarczania określonej, ściśle wyspecjalizowanej grupy towarów. Miarą wartości obiektu przemysłowego jest efektywność prowadzonej w nim działalności produkcyjnej, elastyczność we wprowadzaniu nowych technologii czy metod zarządzania, a nie jego forma architektoniczna czy spójność z pierwotnym założeniem przestrzennym zakładu.

Złożoności problemu terenów poprzemysłowych w miastach, szczególnie gdy dotyczy to obiektów o dużej wartości historycznej, najlepiej dowodzi przykład Polskiej Wełny, bodaj najcenniejszego, a przynajmniej najbardziej znanego zabytku architektury przemysłowej na Ziemi Lubuskiej. Dyskusja

nad formą sanacji terenu po nieczynnej już fabryce, przy jednoczesnej potrzebie zachowania obiektów zabytkowych, trwała bez mała od dziesięciu lat, a prowadzona aktualnie przebudowa nie satysfakcjonuje żadnej z zainteresowanych stron. Wypracowanie podobnego, trudnego kompromisu towarzyszyło dyskusji na temat przyszłości terenów po nowosolskim Dozamecie. Zawarty w planie miejscowym zapis zalecający zachowanie jednej tylko ściany i konstrukcji stalowej dużej odlewni, to zgoda na stopniową utratę charakteru miasta, o którego historii od samych niemal początków stanowił przemysł.



Rys. 1. Browar w Witnicy.

Nowa Sól to nie jedyne miasto o tradycjach przemysłowych na Ziemi Lubuskiej. Niezwykle ciekawym przykładem jest również Witnica. Działający tu do niedawna browar to właśnie przykład takich wielowiekowych tradycji. Od średniowiecza w osadzie tej prawo do warzenia piwa posiadała rodzina Feuerherm. Od połowy XIX wieku, wraz z nadejściem przemysłowych metod produkcji, na znaczeniu zaczął zyskiwać browar prowadzony przez konkurencyjny ród Handke. Browar wznowił produkcję we wrześniu 1945 roku. Dziś, pozostając wciąż w dobrym stanie technicznym, stanowi jeden z ważniejszych zabytków architektury Witnicy. Mniej szczęścia miała tamtejsza

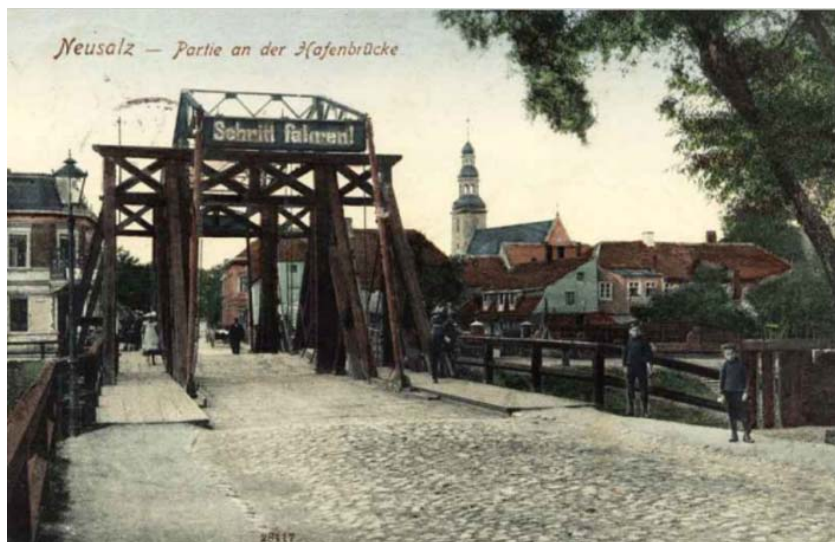


Rys. 2. Kaflarnia w Witnicy.

cegielnia, wzniesiona przez Hartmanna na początku XX wieku w północnej części miasta. Z okazałego obiektu pozostał jedynie komin. W nieco lepszej kondycji zachowała się miejscowa kaflarnia pochodząca z lat 80. XIX wieku. Jej założycielem był miejscowy garncarz Hermann Strunk. Zakład przeżywał okres największej prosperity po powodzi, która doprowadziła do rozmycia i zniszczenia glinianych pieców na tym obszarze. Podczas wojny w zakładzie pracowali robotnicy przymusowi, a produkcja obejmowała również piece przenośne stosowane w bunkrach i okopach. Fabryka zaprzestała działalności dopiero w 1993 roku.

Wiele innych obiektów przemysłowych na Ziemi Lubuskiej może pochwalić się długą i bogatą tradycją. Ich dzieje to odbicie historii tych ziem, pokoleń ludzi, którzy je zamieszkiwali. W dziejach niektórych lubuskich fabryk nie brak epizodów ważnych również z punktu widzenia powszechnej historii techniki. Niejednokrotnie uruchamiano tu produkcję lub wprowadzano innowacje zaliczane do pionierskich w skali Europy czy świata. Z drugiej strony można tu wskazać wiele ciekawostek, stanowiących nie mniej interesujące uzupełnienie lokalnej tradycji. Na przykład przemysłowy młyn w Kostrzynie był początkowo zasilany parową lokomobilą – fakt nietypowy w przypadku młyna wzniesionego na początku XX wieku. Wiązało się to z niedostatecznym jeszcze wówczas rozwojem sieci energetycznej na tym terenie.

Warto również wspomnieć o zakładach Stilon z Gorzowa Wielkopolskiego. Przez wiele lat był to jedyny w Polsce producent taśm magneto-



Rys. 3. Podnoszony most w Nowej Soli.  
Widok na przedwojennej pocztówce.

fonowych. Zakłady zorganizowane zostały w 1945 roku na bazie obiektów niemieckiego koncernu Agfa. Był to wówczas najnowocześniejszy oddział tej firmy, wyspecjalizowany w produkcji materiałów do fotografii barwnej. Decyzja o wzniesieniu fabryki w ówczesnym Landsbergu zapadła w 1939 roku i stanowiła odpowiedź na błyskawiczny wzrost zainteresowania fotografią amatorską. Po wybuchu wojny kontynuowano rozbudowę zakładu, zmieniono jednak nieco profil produkcji. Fabryka ta, jako jedna z pierwszych w Niemczech, podjęła w 1941 roku produkcję syntetycznych włókien poliamidowych. Także w Gorzowie w niewiele zmienionej formie zachował się zespół zabudowy fabrycznej związanej z produkcją tkacką – zakłady Silwana. W 1906 roku rozpoczęto tu wznoszenie fabryki wyrobów z juty: głównie worków, plandek i żagli. Rozbudowany następnie w 1925 roku, zwarty zespół zabudowy fabrycznej przetrwał wojnę niemal nienaruszony. Całe założenie urbanistyczne wraz z osiedlem robotniczym zachowało układ z początku XX wieku. Jak w przypadku wielu innych obiektów przemysłowych na tych terenach, wszystkie maszyny i całe wyposażenie techniczne zostało zdemonstrowane i wywiezione do Związku Radzieckiego jako reparacje, a raczej jako zdobycz wojenna. Produkcję uruchomiono dopiero w 1949 roku, zmieniając jednak jej profil na wyroby z jedwabiu.

Inaczej niż w przypadku obiektów poprzemysłowych wygląda problem zabytków techniki komunikacyjnej. Konstrukcje inżynierskie, takie jak mosty i wiadukty, są znacznie bardziej odporne na przemiany związane z postępem cywilizacyjnym. Przeprawy mostowe związane są z lokalnym i re-



Rys. 4. Most w Bytomiu Odrzańskim.  
Widok na przedwojennej pocztówce.

gionalnym układem komunikacyjnym, drogowym czy kolejowym, a te nie zmieniają się zbyt często. Zakładana żywotność budowanych mostów to nawet sto i więcej lat. Zmianom podlegają oczywiście parametry jezdni bądź torowisk, sam jednak układ statyczny i konstrukcja mostów pozostaje zwykle bez zmian.

Do największych budowli tego typu na Ziemi Lubuskiej należą mosty kolejowe i drogowe przerzucone nad Odrą. Większość z nich dożywa już pierwszej „setki”, co nie znaczy oczywiście, że czeka nas ich wymiana. Kondycja indywidualnych konstrukcji zależy od wielu czynników, w tym również od regularnej konserwacji czy wielkości obciążenia.

Most drogowy w Cigacicach, zbudowany w 1925 roku, to nie tylko jedna z najważniejszych przepraw łączących oba brzegi Odry. Dla lokalnej tradycji szczególnie ważne jest to, że konstrukcja mostu została wykonana w zielonogórskich zakładach G. Beuchelt, po wojnie funkcjonujących jako Zaodrzańskie Zakłady Przemysłu Metalowego „Zastal”. Most wysadziły wojska niemieckie podczas odwrotu w lutym 1945 roku, jednak odbudowano go w niemal niezmienionej formie.

Spośród pozostałych mostów stalowych należy wymienić: most drogowy w Santoku na Noteci (1915) czy kolejowy w Kostrzynie nad Odrą, również odbudowany po wojnie, choć w sposób daleko odbiegający od oryginalnej konstrukcji. Na Ziemi Lubuskiej powstawały również mosty żelbetowe, jak choćby nowoczesna konstrukcja nad Kanałem Ulgi w Gorzowie, zaprojektowana w 1908 roku przez profesora Politechniki Berlińskiej, Sigmunda Mullera. Po wielu perypetiach i kilkukrotnym odkładaniu budowy most



Rys. 5. Zachowane filary mostu odrzańskiego w Bytomiu.

ukończono w 1926 roku. Za budowę odpowiadała wrocławska firma Carla Brandta. Przeprawa, zniszczona w latach wojny, została odbudowana dopiero w 1951 roku w formie zbliżonej do oryginalnej. Również most drogowy w Skwierzynie (1916) nad terenami zalewowymi Warty był na owe czasy budowlą śmiałą, lekką, typową dla pierwszych lat fascynacji możliwościami konstrukcyjnymi żelbetu.

Na Ziemi Lubuskiej zachowało się również kilka sklepionych mostów ceglanych i kamiennych, przerzuconych nad niewielkimi rzekami czy strumieniami. Szczególnie wart odnotowania jest most nad rzeką Lubnią w Lubniewicach. Wzniesiono go w 1916 roku na drodze z Kostrzyna do Skwierzyny. Ale przede wszystkim warto tu wymienić wiadukt kolejowy w Łagowie, najwyższą budowlę tego typu w regionie.

Wyjątkową konstrukcją, unikatową w skali całego kraju, jest stalowy most podnoszony nad kanałem portowym w Nowej Soli. Wzniesiony w 1927 roku miał początkowo ręczny mechanizm podnoszenia przęsła, później dopiero zastąpiono go elektrycznym. Ciekawe jest również samo posadowienie podpór. Są to żelbetowe skrzynie osadzone na drewnianych palach wbitych w dno kanału. Po przebudowie mostu w połowie lat 50. ubiegłego wieku zmianie uległ jego wygląd zewnętrzny, jednak zachował się jego wyjątkowy charakter.

Mosty i wiadukty, jako obiekty o znaczeniu strategicznym, ulegają zniszczeniu najczęściej podczas działań militarnych. Nie inaczej było podczas ostatniej wojny. Na Ziemi Lubuskiej zniszczono wówczas wiele kon-

strukcji tego typu; niektórych do dziś nie odbudowano. Niemniej relikty tych budowli z punktu widzenia troski o zabytki techniki również stanowią obiekt zainteresowania.

Jednym z takich nie odbudowanych obiektów jest most w Bytomiu Odrzańskim. Wzniesiona w 1907 roku, niezwykle lekka i ażurowa konstrukcja podzieliła los innych przepraw przez Odrę – most wysadzono w 1945 roku. Środkowe przęsło w konstrukcji łukowej miało długość 102 metrów. Do dziś pozostały jedynie filary i resztki konstrukcji stalowej, wciąż widocznej w wodzie.

Stosunkowo liczną, choć niedostrzeganą grupę zabytków stanowią obiekty infrastruktury technicznej, nierzadko wyposażone w oryginalne maszyny i urządzenia, niekiedy wciąż jeszcze pracujące. Doskonałym przykładem jest tu pompownia w Uradzie, stanowiąca element zabezpieczenia przeciwpowodziowego. Niedawno odnowiony obiekt pracuje od 1866 roku. Inne obiekty tego typu znajdują się jeszcze m.in. w Trzebiechowie. Niezwykle cenne są zabytkowe dźwigi z magazynów solnych w Nowej Soli. Oryginalne urządzenia z końca XVIII wieku wciąż są w pełni sprawne technicznie.

Ochrona zabytków techniki i obiektów poprzemysłowych to wymagające i trudne zadanie. Doświadczenie krajów zachodnich dowodzi jednak, że warto je podjąć. Dziedzictwo techniczne, które nas otacza stanowi integralną i ważną część dziedzictwa kulturowego. Na tle regionów o długiej i bogatej tradycji przemysłowej Ziemia Lubuska jawi się jako teren ubogi, lecz nie jałowy. I z tym większą dbałością należy chronić te nieliczne zabytki techniki i architektury przemysłowej, które pozostały do naszych czasów.

## Literatura

KORCZ W. (1971), *Studia z dziejów Ziemi Lubuskiej*, Zielona Góra.

LEWCZUK J., RED. (2003), *Lubuskie materiały konserwatorskie*, t. 1, Zielona Góra.

BIELINIS-KOPEĆ B., RED. (2003), *Zabytki Zielonej Góry, część I*, Zielona Góra.