Muzeum Drogownictwa w Szczucinie cz. I

Utworzono: czwartek, 19, sierpień 2010 07:27 Ilona Hałucha



- Bogaty dorobek myśli technicznej i kultury materialnej, piękne tradycje drogowców warte są „ocalenia od zapomnienia” i przekazania następnym pokoleniom. Dlatego dbamy o pamiątki drogownictwa, które są rzeczywistymi dowodami osiągnięć, rozwoju, nauki i kunsztu wykonania budowli drogowych – powiedział Marceli Bochenek podczas obchodów 25-lecia funkcjonowania Muzeum Drogownictwa w styczniu 2008 roku.

Trudno nie zgodzić się z Naczelnikiem Wydziału Historii Drogownictwa GDDKiA. W muzeum udało się zgromadzić wiele ciekawych maszyn i urządzeń, zarówno w sześciu salach ekspozycyjnych, jak i na zewnątrz budynku. Warto wybrać się do Szczucina, żeby zobaczyć jak kiedyś wyglądała praca drogowców. (fot. 1, 2) Podobno najlepiej czują się tam dzieci, które mogą do woli dotykać zgromadzonych maszyn, a nawet do nich wsiadać. Redakcja portalu również postanowiła zwiedzić muzeum, a za pośrednictwem Internetu pokazać zbiory swoim czytelnikom. Naszym i Państwa przewodnikiem była Katarzyna Bochenek-Kolano.

Każda sala muzeum jest inaczej zatytułowana. Oczywiście wszystkie poświęcone są drogownictwu, ale przedstawiają je z innej strony i dotyczą innej tematyki. Pierwsza z nich nosi nazwę „Drogi i Mosty”. (fot. 3) W pomieszczeniu znajduje się m.in. portret Franciszka Ksawerego Christianiego, polskiego inżyniera, pioniera budowy dróg w Królestwie Polskim, a także autora pierwszych polskich podręczników z dziedziny budowy dróg.

Phoca PDF







Christiani zasłużył się m.in. ujednoliceniem przydrożnych obiektów. (fot. 4) Jednym z ciekawszych obiektów w sali jest tablica: droga krajowa Mędrzechów – Dąbrowa 13,2 km. W czasach, z których pochodzi ten znak każdy zabór miał inne oznakowanie. Na terenach zaboru niemieckiego znaki były kamienne, z niebieskim tłem i białą obwódką. W zaborze rosyjskim często były to tablice drewniane, a ten z kolei jest blaszany. (fot. 5) Różnie podawane były też jednostki – zdarzały się mile i kilometry. Dopiero po odzyskaniu niepodległości sprawy te można i trzeba było uporządkować.

Pod ścianą na drewnianych ławach znajdują się w oryginalnych skrzynkach instrumenty geodezyjne: niwelatory (umożliwiające pomiar różnicy wysokości pomiędzy punktami w terenie) i teodolity (przeznaczone do pomiaru kątów poziomych oraz pionowych). (fot. 6, 7, 8, 9) Po konserwacji w większości są sprawne i kompletne. Przed nimi ustawiono podstawowe urządzenia do obliczeń, z których większość dodaje i odejmuje, a te nowsze nawet mnożą i dzielą. Obok duży zbiór łat niwelacyjnych. (fot. 10, 11) Są też w zbiorach krzywki, których kiedyś używano do tworzenia projektów drogowych (fot. 12), parasol geodezyjny, który geodeci zawsze nosili ze sobą, aby ostre światło słoneczne nie zakłóciło czytelności pomiarów. (fot. 13) Geodeci nosili wtedy charakterystyczny strój: szerokie spodnie i wąskie oficerki. (fot. 14)

Na ścianie wiszą oprawione pamiątkowe zdjęcia absolwentów średniej szkoły drogowej i kolejowej – absolwentów było wtedy bardzo niewielu, co roku szkołę kończyło nie więcej niż 15-20 osób. (fot. 15)



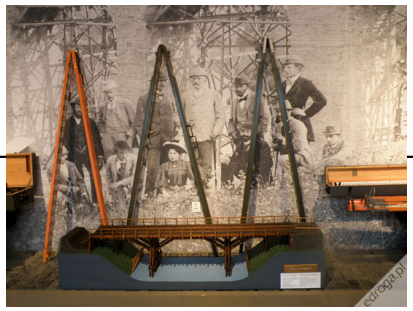




Phoca PDF











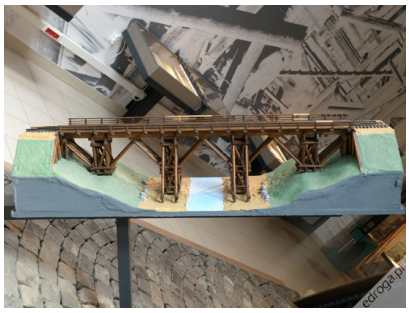
Jednym z eksponatów jest pamiątka po pierwszej ogólnopolskiej wystawie drogowej, która odbyła się w grudniu 1926 roku we Lwowie. Było to wtedy duże, prestiżowe wydarzenie, z udziałem wielu międzynarodowych wystawców. (fot. 16)

Kolejną salę, zatytułowaną „Myśl Techniczna”, poświęcono osiągnięciom polskich inżynierów budownictwa. Na środku znajdują się makiety różnych rodzajów mostów – podwieszany, drewniany, łukowy, kratowy. Makiety zostały przewiezione z Politechniki Lwowskiej na Politechnikę Krakowską, skąd trafiły później do muzeum w Szczucinie (fot. 17-23)

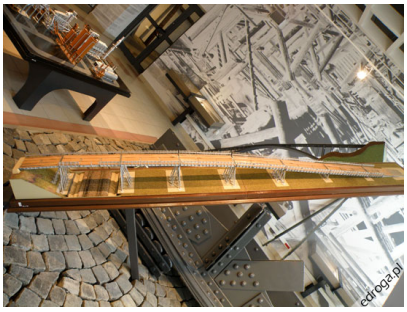
W pomieszczeniu znajdują się pamiątki po pierwszym na świecie (i istniejącym do dziś) moście spawanym na rzece Słudwi w Maurzycach, zbudowanym według projektu Stefana Bryły w 1929 roku czy konstrukcjach podwieszanych Rudolfa Modrzejewskiego. Można zobaczyć też kratownicę mostową, która w okresie międzywojennym została wzmocniona elementami metalowymi przez Leona Grocha (w 1928 roku wydano dokumenty patentowe). To wzmocnienie było dużym osiągnięciem – kratownica była prostsza w montażu, trwalsza i tańsza. (fot. 24)

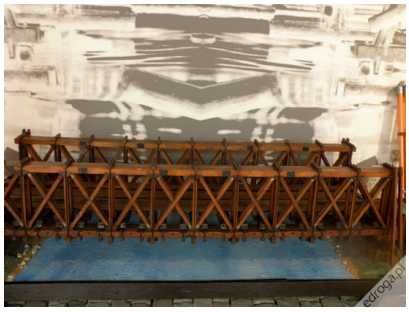
Phoca PDF



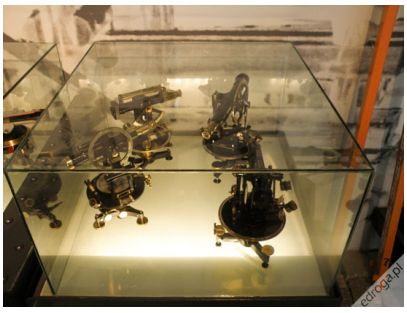









Ekspozycję dopełnia zbiór narzędzi pomiarowych. (fot. 25-27)





Ilona Hałucha

Phoca PDF