

## S/S Nadbór – teollisuusarkeologian tukikohta Lounais-Puolassa

Historioitsija Stanislaw Januszewski Wroclawn teknisen korkeakoulun arkitekhtuurin, taiteen ja tekniikan historian osastolta perusti Foundation of Open Museum of Technics (FOMT) -nimisen säätiön vuonna 1992 kunnianhimoisena päämääränään dokumentoida, kunnostaa ja esitellä teknisiä laitteita ja rakennuksia in situ, ja mikäli mahdollista alkuperäisessä toiminnassaan. Tällä hetkellä säätiön toimintaa tukee 36 puolalaista yritystä ja muuta yhteisöä.

Säätiön keskeiseksi toimintamuodoksi on kehittynyt teollisuusarkeologian postgraduate-koulutus Wroclawn teknisen korkeakoulun yhteydessä. Kaksi lukukautta kestävä kurssi koostuu luennoista (282 h), noin kymmenen päivän opintomatkasta Odra-joella välillä Wroclaw–Kozle–Wroclaw, restaurointivorkshopista ja akateemisesta kirjallisesta työstä. Kurssi päättyy kirjallisen työn tarkastustilaisuuteen, jonka jälkeen opiskelija saa Wroclawn teknisen korkeakoulun hyväksymän diplomin. Koulutus edistää siis sekä käytännön taitoja että teoreettista asiantuntemusta. Kurssija on tähän mennessä järjestetty kolme kertaa (1988–89, 1997–1998 ja 2000). Opintomatkan aikana opiskelijat tutkivat ja inventoivat teollisuushistoriallisia kohteita. Tutkimuskohteina ovat olleet mm. Odra-joen satamat, sillat, kanavat ja sulut, Gliwicen

kivihiilikaivokset, Opolen vesihuoltojärjestelmä, vesivoimalat, vesitornit ja pumppuasemat. Luennoitsijoina kurssilla ovat toimineet Wroclawn ja Szczecinien teknisten korkeakoulujen, Wroclawn ja Szczecinien yliopistojen, Puolan tiedeakatemian ja Puolan tekniikan historian seuran asiantuntijat.

Januszewski osti S/S Nadbórin vuonna 1998 säätiön nimiin sijoittaakseen alukselle tekniikan historian koulutus- ja dokumentointitoimiston (The Technical Monuments Study and Documentation Office). 28 metriä pitkä hinaaja rakennettiin Alankomaissa vuonna 1949. Bijkers Maatschapij'n telakalla Gorinchemissä valmistettiin Puolaan toimitettavaksi yhteensä kolmetoista samanlaista 250 hevosvoiman hinaajaa sekä yhdeksän 500 hv:n alusta. Edellämäinitusta sarjasta S/S Nadbór on tällä hetkellä ainoa, jossa on alkuperäinen runko, moottori, kattilahuone, ohjausjärjestelmä ja muut tekniset varusteet. S/S Nadbór ja muut saman sarjan hinaajat vetivät rahtiproomuja Odra-joella välillä Gliwice–Kozle–Wroclaw vuoteen 1965 saakka, jolloin yhdistelmäproomut alkoivat syrjäyttää höyryhinaajia.

Myöhemmin S/S Nadbórin höyrykone tuotti energiaa Odra Steaming Companyn korjausasemalle ja sittemmin Tsekkoslovakiassa Elbe-joella sijaitsevalle vesirakennusyksikölle. Tuolloin aluksen miehistötiloihin asennettiin sähkönjakelujärjestelmä. Alusta yritettiin käyttää myös jäänsärkijänä Wroclawn alueella, mutta rungon muoto todettiin sopimattomaksi tähän tarkoitukseen. Vuonna 1983 alus otettiin pois vesiliikenteestä, ja muutama vuosi myöhemmin se päätettiin säilyttää



S/S Nadbór ankkuroituna Odra-jokeen. Kuva: Tuija Mikkonen.

muistomerkkinä ja saada virallisesti suojelluksi.

Aluksen sisätiloihin on nyt kalustettu koulutus- ja dokumentointitoimiston työtilat kahteen huoneeseen, joissa tietoja teknisistä laitteista ja teollisuusperintökohteista taltioidaan digitaaliseen muotoon. Tietokannassa on tällä hetkellä yksityiskohtaiset tiedot noin 10000 kohteesta eri puolilta Puolaa sisältäen valokuvia, piirustuksia sekä teknisiä ja historiallisia tietoja. Tietoja rekisteristä luovutetaan mm. yrityksille. Säätiö yhteistyössä dokumentointikeskuksen kanssa julkaisee tehtyjen selvitysten ja tutkimusten tuloksia kirjamuodossa. Ensimmäiset julkaisut paneutuvat vesirakenteisiin, siltoihin, kaivosteollisuuteen sekä S/S Nadbórin ja muiden puolalaisten höyrylaivojen historiaan.

Toimiston henkilökuntaan kuuluu

viisi työntekijää (historioitsija, kaksi arkkitehtuurin historian asiantuntijaa, insinööri ja silta-asiantuntija) sekä vaihtuva määrä vapaaehtoisia Wrocławin teknisen korkeakoulun opiskelijoita. Aluksella on luentosali 15 henkilölle sekä kapteenin hytti, jossa on kuusi yöpymispaikkaa. Luentosalin seinillä pidetään pienehköjä vaihtuvia näyttelyitä. Aluksen alkuperäiset tekniset laitteet on kunnostettu osana tekniikan historian koulutusta. Höyrykoneen kunnostus toimintakelpoiseksi on kuitenkin toistaiseksi todettu olevan liian kalliin operaation. Onhan alus liikenteessä vain muutaman päivän vuodessa.

Kesällä 2001 FOMT-säätiö järjesti kolmen viikon tieteellisen tutkimusmatkan Venäjällä Vienanmerellä sijaitseville Solovetskin saarille. Noin viidentoista puolalaisopiskelijan lisäksi retkiin osallistui edustajia Englannis-

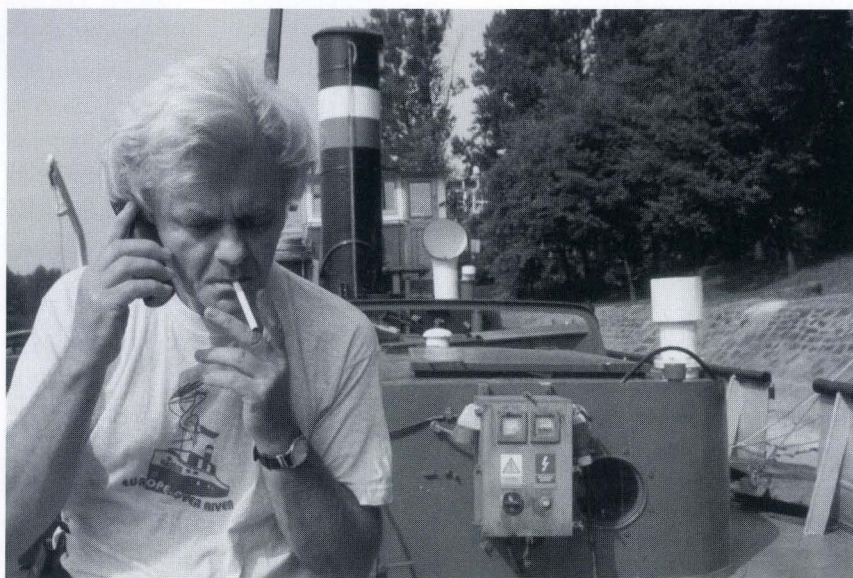
ta, Saksasta ja Venäjältä. Kurssin aikana opiskelijat inventoivat vesirakenteita, energian tuotantoon liittyviä kohteita, teollisuusrakennuksia ja teknistä infrastruktuuria. Tutkimustulokset tullaat julkaisemaan kirjamuodossa ja esittämään myös TICCIH:n yleiskokouksessa Moskovassa vuonna 2003.

Januszewski valmistele kuumeisesti seuraavaa kansainvälistä projektiaan, "EUROPE – OVER RIVER". Toukokesäkuussa 2002 hän aikoo tehdä S/S Nadbórilla 45 päivää kestävä matkan Saksan kautta Alankomaihin aluksen syntysijoille ja takaisin. Päämääränä on toukokuun lopulla Alankomaissa pidettävä höyrykonejuhla. Januszewski värvää parhaillaan kansainvälistä miehistöä matkalle. Kuuden hengen vaihtuva miehistö ajaa matkan etapittain ja matkalla on tarkoitus esitellä jokaisen osallistujamaan teollisuusperinteeseen liittyviä kysymyksiä postereiden, näyttelyiden,

elokuvien ja multimedian välityksellä. Projektin suojelijana on TICCIH:n puheenjohtaja Eusebi Casanelles.

## Elokuinen tapaaminen S/S Nadbórilla

Aamuauringon paistaessa pilvettömältä taivaalta astelen kahden kollegani kanssa S. Wyspianskin rantakadulta alas Odra-joen penkalle. Wroclawn teknisen korkeakoulun päärakennuksen jäädessä selkäni taakse taiteilen laskusillalta S/S Nadbórin kannelle. Pieni haalistunut Puolan lippu liehuu lyhyessä tangossa aluksen kupeessa. Aluksen 'kapteeni' FT Stanislaw Januszewski 'miehistöineen' tervehtii vieraitaan kohteliaalla käsi-suudelmalla. Kyse ei kuitenkaan ole romanttisesta huvimatkastasta, sillä alus kätkee uumeniinsa kunnianhimoisen teolli-



Stanislaw Januszewski. Kuva: Tuija Mikkonen.

suusarkeologian dokumentointi- ja koulutuskeskuksen.

Januszewski on kiireinen mies. Hän johdattelee meidät aluksen neuvotteluhuoneeseen. Alukselta on väliaikaisesti katkaistu sähköt mantereella tapahtuvien sähkötöiden vuoksi. Toimiston työntekijä juoksee hakemaan tarjotimella kahvit korkeakoulun tiloista. Januszewski selittää innolla toimiston toimintaperiaatteita, tietokantaa, juuri käynnistämäänsä kansainvälistä projektia, aluksen historiaa ja aluksella tapahtuvaa teollisuusarkeologian koulutusta. Matkapuhelin soi vähän väliä. Januszewski sytyttää savukkeen toisensa jälkeen, jättää sen tuhkakupin reunalle esitelläkseen meille mapeista kaimiaian tietokannan rekisterikortteja, imaisee hätäisesti sauhut. Ja jatkaa selittämistään. Keskustelu suomalaisten vieraiden kanssa keskeytyy välillä vilkkaaseen puolankieliseen sananvaihtoon työntekijöiden kanssa käytännön asioista. Januszewski on juuri palannut muuttaman päivän matkaltaan Hannoverista ja kaikki tuntuvat tarvitsevan hänen ohjeitaan ja tietämystään. Pari opiskelijapoikaa tulee pyytämään ohjeita Vienanmerelle tehdyn inventointikurssin raportointia varten.

Januszewski lähtee esittelemään vierailleen aluksen tiloja. Hän selittää sulavasti pannuhuoneen laitteiden toimintaa aloittaen lauseensa ranskaksi ja siirtyen venäjän kautta saksan kieleen. ”WC on likvidoitu”, näyttää isäntämme. ”Kaikkihan on kuitenkin tuolla”, jatkaa hän viitaten laidan yli. Vilkaissamme ihmeissämme toisiamme. Mitähän mies oikein tarkoittaa? Missähän mallissa ympäristökäsitteet Puolassa oikein ovat? Asia selviää kuitenkin pian. WC

on muutettu säilytystiloiksi, koska joenpenkkaan ankkuroituna aluksen työntekijät voivat käyttää korkeakoulun saniteettitiloja, jotka siis sijaitsevat laidan ulkopuolella suunnassa, johon hän juuri on viitannut. Opintomatkojen aikana alus kulkee hinaajan vetämänä, jossa puolestaan on kaikki tarvittavat mukavuudet.

Tutustuttuamme aluksen tiloihin istahdamme kaikessa rauhassa takakannelle. Toimiston työntekijät poistuvat tekemään töitään muualle, sillä ilman sähköä ei tämäkään toimisto pyöri. Tuntuu kuin kaikki kiire olisi haihtunut isännältämme. Ei sittenkään – puhelin soi. Savukkeita palaa. Keskustelemme Januszewskin uusimmasta projektista ja yhteistyömahdollisuuksista sekä odottelemme venettä, jolla meidän on tarkoitus lähteä jokiristeilylle tutustumaan Wroclawn lukuisiin siltoihin, kanaviin, sulkuihin ja muihin vesirakenteisiin. Kesälomaansa viettävä perhe pysähtyy rantakadulle S/S Nadbórin kohdalle, ihastelee alusta rannalta ja astuu laivaan. ”Olkaa hyvä vain ja katselkaa”, toteaa Januszewski perheensä isälle. Alus on vapaasti yleisön nähtävillä. Pääsymaksuja ei kannata kerätä. Siitä olisi enemmän vaivaa kuin hyötyä.

Odottamamme vene saapuu. Hyvät suhteet ovat arvokkaita, ja matkamme tahtuu Wroclawn poliisin jokivartioryksikön veneessä. Mukaan seurueeseen liittyy vielä viiden minuutin varoitusajalla 84-vuotias jokiliikenteen asian tuntija, joka pilke silmäkulmassaan kertoo viettäneensä viisi vuotta nuoruudestaan keskitysleirillä. Historia on aina läsnä. Wroclaw (Breslau) – kuten koko läntinen Puola – kuului vuoteen 1945 asti Saksaan, jonka jälkeen mas-

siiviset väestön muutto-operaatiot tekivät alueesta osan Puolaa. Wroclawn arkkitehtuuri ja rakennettu ympäristö huokuu saksalaista historiaansa. Jokiajelulla alitamme lukuisia siltoja, joista näyttävimpin lienee 112,5 metriä pitkä Grunwaldzkin riippusilta (1908–1910, Mayer & Weyrauch, R. Plüddelmann), aiemmalta nimeltään Kaiserbrücke, jonka massiiviset graniittiportaalit kannattavat teräsvaijerirakennetta.

Parin tunnin venematkan jälkeen hyvästelemme poliisit. S/S Nadbória vastapäätä joen toisella puolella pilkottaa puiden keskeltä Januszewskin suuri rakkaus, vuonna 1871 valmistunut Na Groblin jyrkä punatiilinen vesilaitos (C.J. Zimmermann, J. Moore), johon olemme jo edellisenä päivänä tutustuneet toisen paikallisen teollisuusperintö-asiantuntijan Piotr Gerberin opastuksella. Säiliörakennuksen alimmissa kerroksissa sijaitsee pumppujärjestelmä höyrykoneineen ja vauhtipyörineen. Kattilahuoneet sijaitsevat symmetrisesti säiliörakennuksen sivuilla matalissa siipirakennuksissa. Vesi on otettu ympärille kaivetuista suodatinaltaista.

Laitoksen kunnostamisesta museokäyttöön on keskusteltu, mutta päätöksiä ei kuitenkaan ole tehty. Ruoste on antanut rakennuksen sisätiloille tyylikästä charmia. Antiikin muotoja toistavien valurautapylväiköiden juhlavuus ja kukka-aiheisten koristeiden runsaus kaiteissa, valurautaportaikoissa ja seinissä tekisivät tuosta teollisuuden pyhästä taatusti turistihoukutuksen jopa asiaan vihkiytymättömille. Ymmärrän hyvin Januszewskia. Kukapa ei noin komeaan ja eleganttiin pumppuasemaan rakastuisi!

Ajamme pari kilometriä suljetulle

vesilaitosalueelle päämääränämme Swiatnikin vesilaitos (1903), joka rakennettiin Na Groblin kapasiteetin käytyä pieneksi. Automme pysäytetään portilla ja kuljettajalta vaaditaan kulkulupaa. Porttivahtien kanssa käydyn lyhyen keskustelun jälkeen Januszewski painaa kaasua ja toteaa meille ohimennen: ”Eihän minulla ole aikaa mitään lupalappuja hankkia!”. Kansallisromanttisen jylhä, mutta koristelultaan hienostunut pumppuasema asuntoineen ja kaivorakennelmineen ei vaikuttavuudessaan häviä edeltäjälleen. Höyrykoneet puuskuttivat vuoteen 1975 saakka ja kiiltävät nyt rasvattuina. Januszewski ostaisi mieluusti koko laitoksen laitteineen säätiölle, mutta kaupunki edellyttää, että ostaja hankkisi uudet asunnot alueella asuville kahdeksalle perheelle. Myös tämän pumppuaseman tulevaisuus on siis avoin. Kierroksen lopuksi pyydämme Januszewskia lounaalle, mutta hän haroo pörröistä tukkaansa ja naurahtaa: ”Voi, ei minulla sellaiseen ole aikaa! Vaimo on jo kurkkuaan myöten täynnä teollisuusperintöä. Olen viimeisen kuuksen aikana ollut kaksi päivää kotona.”

Tuija Mikkonen  
tuija.mikkonen@upc.fi