

# Podziemny transport wodny

## Główna kluczowa sztolnia dziedziczna w Zabrzu

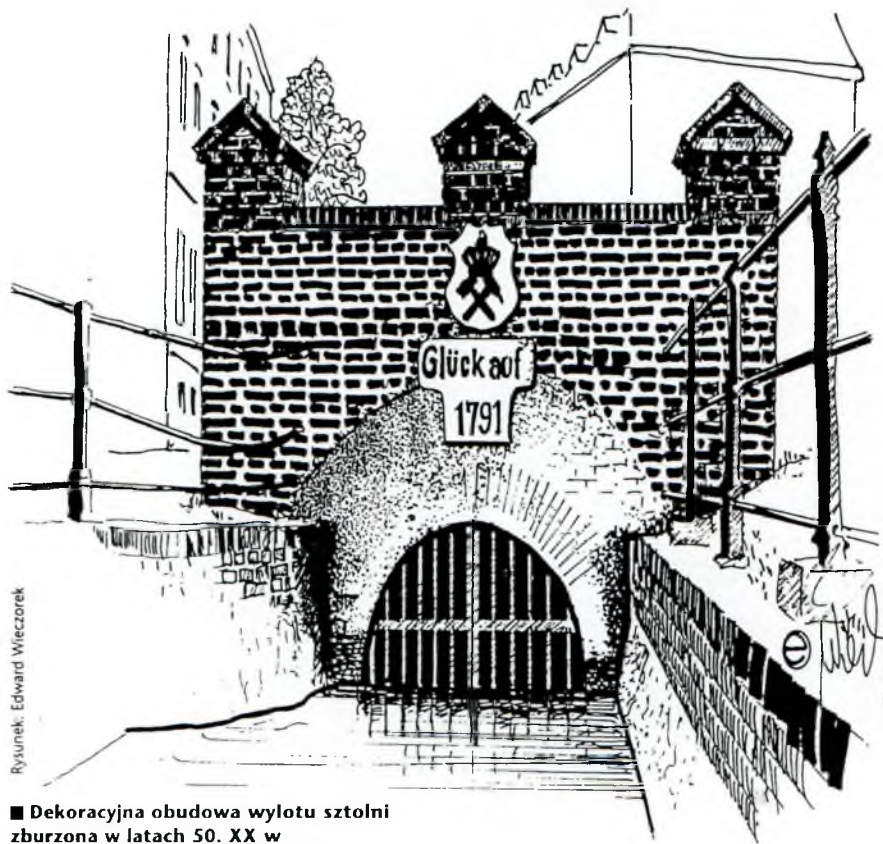
Edward WIECZOREK

Od niepamiętnych czasów działalności górniczej towarzyszyła woda, której usuwanie stanowiło jeden z podstawowych problemów kopalni. Póki napływ wody nie był zbyt wielki, używano do tego wiader, pomp ręcznych, skomplikowanych kariatów – tzw. „kunsztów wodnych” i maszyn parowych. Jednocześnie od setek lat znany był sposób usuwania wody przy pomocy drażenia sztolni odwadniających. Wydane w 1769 r. prawo górnicze dla Śląska i Hrabstwa Kłodzkiego przyznaje sztolniom nawet priorytet w tym zakresie. Ponieważ pojedynczych kopalni nie stać było na drażnienie własnych sztolni, drażono jedną, która odwadniała kilka lub kilkanaście kopalni, a koszty jej drażenia i utrzymania ponosili wszyscy użytkownicy. Takie sztolnie nazywano dziedzicznymi.

Po uruchomieniu w 1791 r. na terenie Zabrza i Chorzowa królewskich kopalni węgla kamiennego „Królowa Luiza” i „Książę Karol Heski” (późniejszy „Król”), napływające do podziemi wody usuwano przy pomocy wiader i czerpadel kariatowych. Od 1795 r. używano do tego celu pompy parowej, ale ten nowoczesny sposób okazał się niezwykle kosztownym i na wniosek hr. Fryderyka Wilhelma Redena, dyrektora Wyższego Urzędu Górniczego we Wrocławiu, rozpoczęto w 1799 r. kopanie sztolni dziedzicznej, która miała połączyć dwie wspomniane już kopalnie królewskie oraz liczne kopalnie gwareckie. Pracę realizowano odcinkami z 22 szybków (późniejszych świetlików), a pracujący na dwie zmiany górnicy wykuwali dziennie 73 cm chodnika. W rezultacie kopanie sztolni trwało aż do 1863 r. i pochłonęło 889 tys. talarów. Tak powstała Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna (Haupt-schlüsselerbstollen), licząca 14,5 km długości, 2,5 m wysokości i 1,8 m szerokości. W najniższym miejscu prowadzi ona 55 metrów pod ziemią. Sztolnia stała się największą w Europie i jedną z trzech na kontynencie wykorzystywanych do splawiania urobku.

Do transportu węgla łodziami służył jedynie 2,5-kilometrowy zabrzański odcinek sztolni, ukończony w 1811 r. Ciekawy był sposób transportowania, przypominający dzisiejszy system kontenerowy. Skrzynie drewniane, wzmocnione żelaznymi obręczami, mające ładowność 370 kg, były ciągnięte przez konie na podwoziach kołowych podziemnymi chodnikami. Następnie systemem pochylni dowożono je w pobliże Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej i kolowrotami ładowano na łodzie długości 8,6 m i szerokości 1,25 m, które zanurzone na głębokość 95 cm transportowały po 10-11 skrzyń do wylotu sztolni. Łodzie były poruszane siłą mięśni ludzkich. Połączone łańcuchami 3-4 łodzie popychał nogami robotnik, zapierając się rękami o specjalne kolki umieszczone w stropie sztolni. Później pracę tę wykonywał przy pomocy drewnianego draga, którym odpychał się od stropu i ociosu sztolni.

U wylotu sztolni kontenery przeladowywano na barki kanałowe, w tym samym bowiem czasie, w latach 1792-1822, powstał Kanał Kłodnicki łączący Odrę w Koźlu z Królewską Hutą Żelaza w Gliwicach. Miał on zapewnić transport węgla i odlewów huty gliwickiej na rynki Prus i ułatwić zaopatrzenie w surowce i maszyny kopalni i hut Górnego Śląska. Na wniosek hr. Fryderyka Wilhelma Redena w la-



■ Dekoracyjna obudowa wylotu sztolni zburzona w latach 50. XX w

tach 1801-1806 przedłużono kanał od huty gliwickiej aż do ujścia Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej w Zabrzu, przy dzisiejszej ul. Karola Miarki. Tym sposobem węgiel wprost z podziemi płynął do huty gliwickiej, a po połączeniu Gliwic z Koźlem w 1822 r. – Odrą do Wrocławia, Berlina i Szczecina.

Na krótkim odcinku między Zabrzem a Gliwicami barki z urobkiem musiały pokonać różnicę poziomów dochodzącą do 16,5 m. Wykorzystywano w tym celu dwa mosty suwnicowe (Rollbrücke) w Sońnicy i Gliwicach, którymi na platformach podnoszono barki do odpowiedniej wysokości.

Odcinek Kanału Kłodnickiego między hutą gliwicką a wylotem Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej w Zabrzu funkcjonował tylko do 1834 r. Później hutę gliwicką zaczęto zaopatrywać w węgiel z innych kopalni, a od 1846 r. do tego celu zaczęto wykorzystywać kolej. Kanał na odcinku Zabrze – Gliwice służył już tylko odprowadzaniu wód kopalnianych, a w 1916 r. został zasypany. Od tego czasu nadmiar wód kopalnianych kierowano przepływem do Bytomki.

Długi okres budowy sztolni (roczny postęp od 177 do 520 m), rozwój technik wydobywczych i sięganie po coraz głębsze pokłady spowodowały, że wody kopalniane trzeba było przepompowywać z niższych poziomów do sztolni. Wkrótce pojawiły się wydajniejsze pompy i wyparły one stopniowo sposób odwadniania kopalni systemem sztolni. Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna straciła na ważności. Jej drożność utrzymywała się jednak do lat 50-tych XX w. ale kiedy w 1953 r. zasypano jej wylot, burząc przy okazji jego dekoracyjną obudowę, sztolnia uległa stopniowemu zamuleniu.

W przededniu jubileuszu 200. rocznicy otwarcia Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej grupa entuzjastów dawnej techniki oraz pletwonurków rozpoczęła penetrację nieczynnej sztolni. Uzbrojeni w aparaty powietrzne, mierniki zawartości tlenu i gazów w powietrzu, wreszcie w specjalne „rakiety” szlamowe (wzorowane na rakietach śnieżnych) eksploratorzy stwierdzili, że stan zachowania sztolni jest bardzo dobry. Przy okazji natrafiono na liczne eksponaty, wrzucane przez ostatnie 150 lat otworami wentylacyjnymi i wlotami kanałów.

Z okazji jubileuszu sztolni Muzeum Górnictwa Węglowego urządziło okolicznościową wystawę, która przybliżyła publiczności ten ciekawy obiekt hydroinżynierski. Wówczas też narodziła się idea utworzenia Stowarzyszenia (na rzecz Restauracji i Propagowania Sztolni Królowa Luiza w Zabrzu „Pro Futuro”. Stowarzyszenie to od władz Zabrza otrzymało w wieczyste użytkowanie działki, na których znajdował się historyczny wylot sztolni oraz prawo użytkowania podziemnej budowli. Podjęło ono też usilne starania na rzecz włączenia 2,5 kilometrowego odcinka sztolni do turystycznych atrakcji Zabrza. Ma on połączyć dwa istniejące skanseny górnicze – przy ul. Wolności (z parową maszyną wyciągową i zabytkowymi pojazdami) i ul. Sienkiewicza (Sztolnia Królowa Luiza). Powstanie replika wlotu do sztolni, odtworzony zostanie podziemny port przeladunkowy, część sztolni turyści pokonają kolejką podziemną, część łodziami.

Jeśli starczy entuzjazmu i środków, już niedługo miłośnicy dawnej techniki będą mogli w Zabrzu nie tylko poznać stare korytarze kopalniane i maszyny górnicze, ale także popłynąć łodzią pod centrum prawie 200-tysięcznego miasta. **MM**