

Katarzyna Pietrzak*

orcid.org/0000-0001-9633-4782

Rewitalizacja zabytkowych urządzeń dźwigowych – wyzwanie dla ochrony dziedzictwa sztuki inżynierskiej w kontekście niespójności przepisów dozoru technicznego z prawem ochrony zabytków

Revitalization of Historical Lifting Devices: A Challenge for the Engineering Art Heritage Protection in the Context of Incoherence between Technical Supervision Regulations and Heritage Protection Law

Słowa kluczowe: dziedzictwo kulturowe, ochrona dziedzictwa, dziedzictwo inżynierskie, zabytkowe dźwigi, prawo budowlane, dozór techniczny.

Keywords: cultural heritage, heritage protection, engineering heritage, historical elevators, construction law, technical supervision.

Wstęp

W Europie dźwigi osobowe były początkowo instalowane w wysokiej klasy hotelach, domach handlowych oraz kamienicach zamożnej klasy średniej, wiele z nich zatem miało dekoracyjnie opracowane ażurowe szyby dźwigowe. Dźwigi to wprawiane w ruch dzieła sztuki, owoc współpracy inżynierów, kowali i stolarzy, inspirowane formami art nouveau albo art deco. Zabytkowe dźwigi, zachowane w ich pierwotnym miejscu, powinny być traktowane jako integralne elementy wyposażenia wnętrz, były bowiem nieodłączną częścią codziennego życia dużych miast na początku XX wieku i nadal nią pozostają. Rozwój ich konstrukcji i form pokazuje zmiany w dziedzinie transportu pionowego od połowy XIX wieku do czasów współczesnych¹. Znaczący zabytkowy budownictwa Waldemar Affelt zwraca uwagę, że dziedzictwo inżynierskie oddziałuje na nas polisensorycznie². Aby było to możliwe, zabytkowy dźwig musi być sprawny i działać zgodnie z pierwotną

Introduction

In Europe, consequently, from the beginning, electric passenger elevators were installed in high-class hotels, commercial buildings, and tenement houses of the wealthy middle class. It is the reason why many of them have decorative, openwork elevator shafts. They are simply works of art set in operation resulting from a fruitful cooperation of engineers, blacksmiths, and joiners, and present rich Art Nouveau or Art Deco forms. The historical elevators, preserved in their original location, should be treated integrally as interior design elements. They were an integral part of everyday life in large cities at the beginning of the twentieth century, and they remain today. Their construction and design development show changes in vertical transport from half of the nineteenth century until today.¹ In his reflections, Waldemar Affelt paid attention to the fact that the engineering heritage has an extremely multi-sensory influence.² The historic elevator must be ef-

* mgr, Wydział Inżynierii Lądowej i Transportu Politechniki Poznańskiej

* *M.A., Faculty of Civil and Transport Engineering, Poznań University of Technology*

Cytowanie / Citation: Pietrzak K. Revitalization of Historical Lifting Devices: A Challenge for the Engineering Art Heritage Protection in the Context of Incoherence between Technical Supervision Regulations and Heritage Protection Law. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2021, 68:156–167

Otrzymano / Received: 31.03.2021 • **Zaakceptowano / Accepted:** 16.07.2021

doi: 10.48234/WK68LIFTING

Praca dopuszczona do druku po recenzjach

Article accepted for publishing after reviews

funkcją, w oryginalnym otoczeniu. Jednakże czynne urządzenia muszą również spełniać wymogi bezpieczeństwa, w przeciwnym wypadku Urząd Dozoru Technicznego (UDT) nie dopuści do ich użytkowania.

Pomimo licznych modernizacji w latach dziewięćdziesiątych XX wieku nadal zachowało się w Polsce wiele cennych dźwigów (osobowych i osobowo-towarowych), z których część jest użytkowana zgodnie z pierwotną funkcją. Informacje o nich są rozproszone i często niepotwierdzone. Urząd Dozoru Technicznego podaje, że liczba istniejących w Polsce zabytkowych dźwigów jest bliska 350³. Wstępne badania, kwerendy i wywiady dowodzą, że w rzeczywistości jest ich mniej – około 300. Ich liczba zostanie zweryfikowana w kolejnych etapach badań prowadzonych przez autorkę. W tym artykule podejmuje ona analizę porównawczą zasad konserwacji urządzeń dźwigowych w Polsce.

Ochrona zabytkowych dźwigów a prawo ochrony zabytków w Polsce

Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami⁴ (dalej: u.o.z.) definiuje zabytek jako „nieruchomość lub rzecz ruchomą, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową” i odróżnia zabytki nieruchome od ruchomych. Do pierwszej grupy zaliczane są m.in. historyczne przestrzenie urbanistyczne, dzieła architektury, konstrukcje i obiekty techniki, rozumiane jako zespoły przemysłowe⁵. Druga grupa obejmuje urządzenia techniczne, takie jak maszyny i środki transportu, które dokumentują rozwój naukowy, techniczny i cywilizacyjny⁶. Wszystkie te obiekty, w myśl Rekomendacji Rady Europy nr (90)20 z roku 1990⁷, stanowiące dziedzictwo techniczne, industrialne i inżynierskie, są integralną częścią dziedzictwa kulturowego Europy; dokument ten zwraca także uwagę na konieczność ich zachowania i zapewnienia ochrony za pomocą odpowiednich środków, z uwzględnieniem ich szczególnego charakteru. Problem ten jest wyraźny w przypadku zabytkowych dźwigów osobowych, będącymi zabytkami, pozostałościami kultury przemysłowej, dziedzictwem kulturowym, a jednocześnie urządzeniami technicznymi, które są (lub powinny być) czynne. Warto zauważyć, że międzynarodowe dokumenty (Rekomendacja 20 (90), konwencja z Faro⁸, Karta Tagilska TICCIH⁹) oraz wytyczne operacyjne do Konwencji światowego dziedzictwa¹⁰, stanowiące obraz rozwoju myśli konserwatorskiej, omawiają problemy zabytków przemysłowych i architektury. Techniczne wyposażenie budynków, takie jak dźwigi, systemy wentylacji i ogrzewania, będące szczególnym dziedzictwem, nie zostały w tych dokumentach ujęte. W teorii są integralną częścią budynku, ale często są niezauważane i wyrzucane, niszczone przez niewiedzę, brak świadomości i wrażliwości historycznej.

efficient and used following its original function in its authentic surroundings for this to happen. However, those devices, when being still in operation, must also meet security requirements and conditions. Otherwise, the Offices of Technical Inspection (in Poland: Urząd Dozoru Technicznego – UDT) will not allow the device to be used.

Despite numerous modernizations made in the 1990s, many valuable elevators (passenger and passenger-freight) have been preserved in Poland. Some of them are still in use as per the original function, but the information on the historical lifting devices preserved in Poland is scattered and often unconfirmed. The Office of Technical Inspection reports that Poland's preserved historical elevators number close to 350.³ Preliminary research, queries, and interviews indicate that this number is, in fact, lower—around 300. Their number will be verified in the following stages of the author's research. This research has undertaken comparative studies of the preservation rules for lifting devices in Poland.

Heritage preservation law in Poland

The Act of July 23, 2003 on the Protection and Preservation of Historical Monuments⁴ defines the monument as “real estate or a movable, their parts or complexes, being the work of human being, or connected with their activity, and constituting a testimony of the past epoch or event, the preservation of which is in the social interest because of historical, artistic, or academic value.” There is distinguished between immovable and movable monuments. The first group includes, among others, historical urban environments, works of architecture and construction, as well as technical facilities, understood as industrial complexes.⁵ The second one also includes mechanical devices, such as machines and transport, which document scientific and technological progress and civilization's development.⁶ According to the Council of Europe Committee of Ministers Recommendation No. 90 (20), all those objects are technical, industrial, and instances of civil engineering heritage which are integral components of the European cultural heritage;⁷ this document also points out the necessity of their preservation and protection by appropriate methods, considering their specifics. This problem is transpicuous in the case of historical elevators. They are monuments, the remains of industrial culture, cultural heritage, and at the same time, technical equipment that is (or should be) in operation. It is worth noting here that international documents (Recommendation No. R (90) 20, the Faro Convention,⁸ The Nizhny Tagil Charter),⁹ and operational guidelines to the World Heritage Convention,¹⁰ which are an image of the development of conservation thought, discuss the problems of architectural and industrial monuments. The technical equipment of buildings, such as elevators or ventilation and heating systems, constitutes a specific heritage not covered by

Konsultacje z przedstawicielami dozoru technicznego oraz konserwatorami dźwigów ujawniły jeszcze jeden problem, omówiony w kontekście praktyki muzealnej przez Krzysztofa Wisłockiego podczas V Konferencji Naukowej z cyklu Muzeum – formy i środki prezentacji:

Muzeum, o silnie konserwatywnym charakterze, hołduje przede wszystkim koncepcji konserwacji zachowawczej, dzięki której udaje się zachować najwięcej cech oryginału. W obiektach technicznych, w których pożądane jest odtworzenie ich cech funkcjonalnych, wykazanie poprawności ich działania i ocena ich cech użytkownych, konieczna staje się konserwacja rozszerzona, obejmująca elementy rekonstrukcji, restauracji, czy wręcz rewitalizacji¹¹.

Jeżeli ten sam konserwatywny charakter cechuje decyzje urzędów konserwatorskich w odniesieniu do zakresu modernizacji zabytkowych urządzeń dźwigowych, stają się one, wbrew zamierzeniom, przyczyną dalszego niszczenia urządzenia, mimo realnej możliwości ponownego uruchomienia dźwigu. Robert Kola, omawiając Wytyczne Generalnego Konserwatora Zabytków w Polsce dotyczące ochrony zabytków techniki, podczas wspomnianej konferencji zwracał uwagę na kwestie bezpieczeństwa, przepisy branżowe oraz charakterystyczną dla urządzeń technicznych konieczność cyklicznej wymiany elementów, wytyczne dopuszczają bowiem wymianę części elementów, a nawet montaż współczesnych mechanizmów w nadal użytkowanych zabytkach techniki¹².

Podstawową formą ochrony zabytków w Polsce i kluczowym narzędziem prawnym stosowanym przez urzędy ochrony zabytków jest wpis do rejestru zabytków (art. 7 u.o.z.). Procedura administracyjna, zgodnie z ustawą o ochronie zabytków, należy do kompetencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków właściwego dla danego terenu (art. 9, 10). Rozpoczynana jest na wniosek właściciela lub z urzędu. Po rozpatrzeniu wniosku o wpis do rejestru i zweryfikowaniu zasadności objęcia ochroną zostaje wydana decyzja. Wówczas strony (prawni właściciele) mają prawo do odwołania się od niej do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Zgodnie z ustawą o ochronie zabytków są trzy oddzielne księgi rejestru zabytków w Polsce: nieruchomości, ruchomych i archeologicznych (art. 8, ust. 2). Wszelkie działania, które mogą wpłynąć na zniszczenie substancji zabytkowej lub zmianę wyglądu zabytku wpisanego do rejestru, wymagają uzyskania pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Lista działań, które wymagają decyzji zezwalającej na prowadzenie prac, obejmuje konserwacje, restauracje, roboty budowlane przy zabytku oraz jego otoczeniu, zmianę sposobu użytkowania chronionego budynku, jego przemieszczenie lub podzielenie (art. 36). Wszystkie prace muszą być prowadzone przez osobę o odpowiednich kwalifikacjach i udokumentowanej praktyce (art. 37a, b, c, d, e). W uzasadnionych sytuacjach Wojewódz-

these instruments. In theory, they are an integral part of the building but are often overlooked or thrown away due to ignorance, and a lack of awareness and historical sensitivity.

Consultations with technical supervision and elevators conservation representatives revealed another problem discussed in the context of museum practice by Krzysztof Wisłocki during the 5th Scientific Conference in the series: Museum – Forms and Means of Presentation.

A traditional museum with a strongly conservative character obeys primarily to the concept of conservative conservation, thanks to which it is possible to retain most of the original features. In the case of technical objects, where it is desired to reconstruct their functional features, to demonstrate their correct operation, and to evaluate their usefulness, extended conservation becomes necessary, including elements of reconstruction, restoration, or even revitalization.¹¹

Suppose the same conservative attitude characterizes the Heritage Conservator's Office's decisions regarding the modernization scope of the historical lifting devices. In that case, they often become, contrary to their intentions, the cause of further destruction of the device, despite there being an actual possibility of putting the elevator back into operation. During the conference mentioned above, Robert Kola, discussing the guidelines for technical heritage protection by the General Conservator of Monuments in Poland, noted safety issues, technical regulations, and the necessity of the cyclical replacement of elements typical for technical devices. According to these guidelines, the replacement of some elements and even installing modern mechanisms is allowed in still-working technical heritage.¹²

The primary form of protection of monuments in Poland and a vital legal instrument for the Heritage Conservator's Offices is the entry into the register of monuments (art. 7 of the APPHM). This administrative procedure belongs to the competence of the Voivodeship Monuments Conservator of the relevant region (art. 9, 10). It begins at the request of the owner or when the governmental bodies start the proceedings themselves. After considering the request for entry into the register of monuments and verifying the proposal's legitimacy, a decision is issued. In this case, the parties (the legal owners) have the right to appeal against the Voivodeship Monuments Conservator's decision to the Minister of Culture and National Heritage. According to heritage protection law, there are three separate categories of monuments in Poland: immovable, movable, and archaeological (art. 8, paragraph 2). All actions that could violate the substance or change a monument's appearance entered in the register need the Voivodeship Monuments Conservator's permission. The list of activities that require this official approval includes the conservation, restoration, and construction work

ki Konserwator Zabytków może odmówić udzielenia zgody na prace, które mogą zagrażać wartościom zabytkowym obiektu. Jeżeli w wyniku kontroli zostanie stwierdzony zły stan zabytku, Wojewódzki Konserwator Zabytków może nakazać wykonanie niezbędnych prac zapewniających właściwy i stabilny stan techniczny budynku (art. 49). Ustawa określa także kary za zniszczenie zabytku (rozdz. 11)¹³.

Analizy prowadzone przez autorkę wykazały, że jedynie trzy spośród zachowanych 300 dźwigów elektrycznych zostały wpisane do rejestru (stan na wrzesień 2020): dwa z nich do rejestru zabytków ruchomych (jeden w zbiorczym wpisie wyposażenia budynku), trzeci do rejestru zabytków nieruchomych. Pozostałe nie są chronione albo ochronę zapewnia im wpis całego budynku, co nie zawsze jest oczywiste. Jeżeli dźwig jest wspomniany w treści wpisu budynku do rejestru, istnieje podstawa prawna do jego ochrony, a także możliwość, że budynek znajduje się na historycznym obszarze wpisanym do rejestru. Jeżeli nie ma innej decyzji administracyjnej, jedynie wygląd zewnętrzny i bryła podlegają ochronie, a wnętrza nie.

Urządzenia techniczne, podobnie jak elementy wyposażenia, np. okna i drzwi, stanowią integralną część budynku. Podczas gdy ochrona stolarki jest oczywista, ochrona zabytkowych urządzeń jednoznaczna już nie jest. Problem pojawia się, gdy obiekty takie nie są wymienione w decyzji o wpisie do rejestru. Jeżeli pracownik urzędu ochrony zabytków nie ma specjalistycznej wiedzy, nie ma również argumentów, by chronić te urządzenia. Zatem jedyną pewną ścieżką ochrony jest wpisanie go indywidualnie do rejestru zabytków ruchomych. Wpis to nie tylko narzucenie obowiązków na właściciela oraz umożliwienie ukarania go za zniszczenie dziedzictwa kultury, lecz także możliwość uzyskania dotacji ze środków publicznych na konserwację, restaurację i prace budowlane. Każdego roku środki na takie działania przydziela Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego, urzędy marszałkowskie, wojewódzcy konserwatorzy zabytków i samorządy dużych miast (art. 73, 74 u.o.z.). Dotacje są przyznawane jako zwrot kosztów (poniesionych przez beneficjenta, np. prawnego właściciela, wspólnotę mieszkaniową) powstałych w wyniku przeprowadzonych prac. Umowa jest podpisywana przed rozpoczęciem prac konserwatorskich, a koszty zwracane po ich zakończeniu¹⁴.

Środki można otrzymać zarówno na renowację dachów i elewacji, jak i konserwację polichromii, malowideł czy witraży. Możliwe jest również ich wykorzystanie na konserwację zabytkowych urządzeń technicznych. Jednakże warunkiem uzyskania dotacji jest wpis obiektu do rejestru zabytków. Dla przykładu, żaden z zachowanych zabytkowych dźwigów w Poznaniu nie został objęty pełną ochroną konserwatorską.

Zabytkowe dźwigi a prawo budowlane w Polsce

Konsekwencje prawne omówionej procedury wykraczają poza ustawę o ochronie zabytków. Działania

carried out on the monuments and their surroundings or change in the use of the protected building and the relocation or division of the monument (art. 36). Only a suitably qualified person with documented practical experience can carry out the abovementioned works (art. 37a, b, c, d, e). The Voivodeship Monument Conservator may, in justified cases, refuse to accept the scope of works that could threaten the historical values of the structure. If the structure in question is found to be in poor technical condition during inspection, they may order the works necessary to ensure the building's proper and stable technical condition or other construction (art. 49). The Act also contains penal sanctions for anyone who has inflicted damage to a monument (chapter 11).¹³

The author's survey, literature review, and archival queries showed that out of approximately 300 preserved historical electric elevators, only three were individually registered (as of September 2020). Two of them were entered into the register of immovable monuments (one in the collective entry of historical building equipment), and the third into the immovable monuments' register. Other devices are either not protected at all, or they are protected only by registering the entire building, which is not always obvious. If the device is mentioned in the administrative decision on the building's entry into the monuments' register, it is legal to protect it. There is also a possibility that the building is located in the city's historical district area entered into the register of monuments. If there is no other administrative decision, only the building's exterior faces are protected, not interiors.

Technical devices, similarly to windows and doors, are integral parts of the building. While protection of woodwork is evident, the protection of historical devices is not. A problem arises when such objects are not listed in the decision to enter the monuments register. If the Heritage Conservator's Office officer does not have specialist knowledge, they do not have arguments for protecting the devices. The only sure way to protect historical technical equipment is to enter it into the register individually as a movable monument. However, entry into the register of monuments is not giving only the owner's duties and the punishment for destroying cultural heritage. It is possible to obtain public funds for conservation, restoration, and construction works at monuments. Each year subsidies for these activities are granted by the Minister of Culture and National Heritage, marshal offices, Voivodeship Conservator's Offices, and local governments of major cities (art. 73, 74).

These grants are obtained as a reimbursement of expenses (incurred by a beneficiary, for example, a legal owner, housing association) incurred due to work carried out. The subsidy agreement is signed before the restoration works start, and the costs are reimbursed after their completion.¹⁴

These funds are for both renovations of roofs and house facades and paintings and stained-glass element

związane z budową, utrzymaniem stanu technicznego oraz rozbiórką budynków wpisanych do rejestru zabytków są również regulowane przez ustawę Prawo budowlane¹⁵, nakładającą obowiązek ochrony zabytkowych budynków (art. 5, ust. 1, pkt 7). Jest to wymagane zarówno na etapie projektowym, jak i wykonawczym inwestycji. Należy uzyskać pozwolenie na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku, zmianę sposobu użytkowania oraz rozbiórkę obiektu budowlanego wpisanego do rejestru (art. 29, ust. 7, pkt 1). W przypadku obiektu znajdującego się w strefie ochrony konserwatorskiej wymagane jest dokonanie zgłoszenia (art. 29, ust. 7, pkt 2). Nadzór jest więc sprawowany nie tylko przez Urząd Ochrony Zabytków, lecz także przez organy nadzoru budowlanego, kontrolujące poprawność prowadzenia robót oraz właściwy stan techniczny budynku.

Prawo budowlane podaje definicję, zakres przepisów techniczno-budowlanych oraz stanowi dla nich podstawę prawną. Instalacje i urządzenia techniczne, takie jak dźwigi, zostały uwzględnione w ustawowej definicji obiektu budowlanego (art. 3, pkt 1). Wymogi dla dźwigów są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie¹⁶. Zgodnie z nimi większość budynków, w tym budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne, zamieszkania zbiorowego, użyteczności publicznej, a także obiekty służby zdrowia i opieki społecznej, muszą być wyposażone w dźwigi osobowe (par. 54. ust. 1). W rozdziale 9 warunków technicznych opisane zostały bardziej szczegółowe kwestie – jak dźwigi powinny być zaprojektowane i wykonane. Nacisk położono na zapewnienie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (minimalna dopuszczalna wielkość kabiny, dystans pomiędzy drzwiami szybowymi i znajdującą się naprzeciw nich ścianą, lokalizacja tablicy przyzywowej oraz zapewnienie dostępności dźwigu na każdym piętrze). Poza tym, część paragrafów dotyczy konieczności przeciwdziałania wibracjom generowanym przez dźwig i jego maszynownię, przenoszonym na ściany budynku. Wymagania te są związane z dopuszczalnymi poziomami hałasu i wibracji określonymi w Polskich Normach. Ze względu na bezpieczeństwo użytkowników należy także zapewnić wyrównanie potencjałów dla wszystkich elementów metalowych w dźwigach i maszynowniach. W kwestii szczegółowych wymagań dotyczących urządzeń dźwigowych Prawo budowlane odsyła do szczegółowych przepisów odrębnych (par. 202).

Należy mieć świadomość, że zabytkowe budynki zostały wzniesione zgodnie z obowiązującymi w czasie wznoszenia przepisami prawnymi¹⁷, aktualnymi wówczas zasadami budowlanymi oraz możliwościami konstrukcyjnymi i materiałowymi. Dlatego też nie są one zazwyczaj zgodne ze współczesnymi warunkami technicznymi i przepisami Prawa budowlanego. Możliwości dostosowania ich do aktualnych standardów i wymogów bezpieczeństwa są ograniczone – szczególnie wtedy, kiedy może to stanowić zagrożenie dla wartości zabytkowych budynku.

restoration. Also, the maintenance of historic technical devices would be possible using those resources. However, the condition for obtaining these subsidies in Poland is the device's entry into the register of monuments. For example, none of the preserved historical elevators in Poznań has been covered by individual conservation protection. As mentioned above, only three are individually registered in Poland.

Construction law in Poland

The legal consequences of the said administrative procedure go beyond the Act on monuments' protection and guardianship. The construction works, maintenance, and demolition of buildings entered in the register of monuments are also regulated by the Construction Law Act.¹⁵ This Act imposes an obligation to protect the historical buildings (art. 5, paragraph 1, point 7). It is required both at the design stage and investment implementation. It is needed to obtain a permit for conducting construction works at the monument, change its way of use, and demolition of the building entered into the register of monuments (art. 29, paragraph 7, point 1). When the building is located in the city's historical district area entered into the register of monuments, the notification submitted is required (art. 29, paragraph 7, point 2). Thus the supervision is exercised not only by the Heritage Conservation Office but also by the construction supervision authority. It supervises the correctness of the work and the proper technical condition of the building.

The Construction Law Act gives definitions, the scope of technical and construction regulations, and the legal base. Installations and mechanical devices, such as elevators, have been included in the statutory definition of a building structure (art. 3, point 1). The Minister of Infrastructure Regulation specifies the requirements for elevators on technical conditions, which should correspond to the buildings and their location¹⁶. According to the regulations, most buildings, including multi-family residential buildings, collective housing, public utilities, and health and social care buildings, must be equipped with passenger elevators (paragraph 54, section 1). Chapter 9 is devoted to how to design and execute them. A strong emphasis is placed here on the need for ensuring accessibility for people with disabilities. It determines the car's minimum acceptable dimensions, the distance between the landing doors and the opposite wall, the calling table's location, and the elevator availability from each story. In addition, some paragraphs refer to the need to prevent the transmission of vibrations generated by the elevator machine to the building walls. These requirements are related to acceptable values of sound level and vibrations specified in Polish Standards. For the sake of user safety, equipotential bonding should be assured for all metal elements of the hoistway and machine rooms. Besides those, there is information that more requirements for lifting devices are stipulated in other specialist legal acts (paragraph 202).

Polskie prawo budowlane uwzględnia to i daje instrumenty prawne: „w przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych” (art. 9, ust. 1). Nie mogą one jednak powodować zagrożenia dla użytkowników, ich życia lub bezpieczeństwa mienia. W szczególnie uzasadnionych przypadkach nie może to również prowadzić do ograniczenia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Zgoda na odstępstwa wydawana jest w formie postanowienia przez organ administracji budowlanej uprawniony do tego przez właściwego ministra (art. 9, ust. 2). W przypadku dzieł architektury i inżynierii oraz obszarów wpisanych do rejestru zabytków, zgodę na odstępstwa wydaje się po uzyskaniu pozytywnej opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (art. 9, ust. 3, pkt 4).

Zabytkowe pojazdy a prawo o ruchu drogowym

Odstępstwa od restrykcyjnych przepisów dla urządzeń zabytkowych zostały również uwzględnione w Prawie o ruchu drogowym¹⁸. Przynajmniej w ustawie tej zawarto definicję pojazdu zabytkowego. Jest to „pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami” (art. 2, pkt 39). Pojazd uczestniczący w ruchu drogowym nie może zagrażać bezpieczeństwu jego pasażerów lub innych użytkowników drogi (art. 66, ust. 1, pkt 1). Jest to przepis, od którego nie może być żadnych wyjątków. Jednakże prawodawca w sposób jasny określa, które wymogi techniczne i bezpieczeństwa nie dotyczą pojazdów zabytkowych. Przykładem są okresowe badania techniczne, którym nie podlegają pojazdy zabytkowe, z wyjątkiem pojazdów wykorzystywanych do użytku zarobkowego (art. 81, ust. 10a). Pozostali właściciele są zobowiązani jedynie do przeprowadzenia badań technicznych zgodności pojazdu zabytkowego z warunkami technicznymi „przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” (art. 81, ust. 11a).

Przepisy dozoru technicznego w Polsce dotyczące urządzeń dźwigowych

Parlament Europejski i Rada Europy starają się doprowadzić do harmonizacji ustawodawstw technicznych, m.in. poprzez ujednoczenie prawodawstwa i norm technicznych, w tym dźwigowych, na terenie wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej. Do tej pory 23 kraje wdrożyły dyrektywę dźwigową (Lifts) 2014/33/UE¹⁹, nie uwzględnia ona jednak ochrony zabytków sztuki inżynierskiej. Oznacza to, że we wszystkich krajach, w których zachowały się zabytkowe urządzenia dźwigowe, niezbędne są rozwiązania techniczne i narzędzia prawne, które pomogą chronić te szczególnie zabytki, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ich użytkowania.

Zgodnie z ustawą z 21 grudnia 2000 o dozorcze technicznym²⁰ oraz Rozporządzeniem Rady Mini-

It is essential to know that historical buildings were erected following the legal regulations,¹⁷ building rules, material, and construction possibilities of their respective times. Therefore, they are often not compliant with the current technical conditions and Construction Law regulations. The possibility of making them compliant with contemporary standards and security requirements is limited, significantly so where it may threaten the monument's historical value.

The Polish Construction Law takes this into account, and makes it possible, and gives the legal instruments for this aim: “In exceptional cases, derogation from technical and construction regulations is allowed” (art. 9, paragraph 1). However, it cannot cause threats to users and their life or the security of the property. In certain conditions, it cannot cause restrictions on accessibility for people with disabilities. Permission for the derogation is issued as a decision by the construction administration authority authorized by the competent Minister (art. 9, paragraph 2). In the case of architectural and construction works and areas included in the register of monuments, the permission for a derogation is given after receiving an approved opinion of Voivodship Conservator's Offices (art. 9, paragraph 3, point 4).

The Law On Road Traffic

The Law On Road Traffic also allowed derogations from restrictive regulations for historical devices.¹⁸ First of all, the Act includes the definition of a historical vehicle. It is a vehicle entered into the register of monuments, voivodeship monuments records, or museum inventories, based on particular regulations (art. 2, point 39). A vehicle participating in traffic cannot endanger the passengers' safety when traveling therein or other road users (art. 66, paragraph 1, point 1). These are conditions from which there can be no exceptions. However, the legislator clearly defines some technical terms that historical vehicles do not have to meet. For example, there is no requirement for periodic technical inspections for the historical vehicle except for commercial transport (art. 81, paragraph 10a). Other owners are only required to test for compliance with the technical conditions before a vehicle's first registration in Poland (art. 81, paragraph 11a).

Technical supervision law

The European Parliament and the Council of Europe work on the harmonization of technical laws. As a result, the aim is to harmonize legislation and technical standards in European countries for, among others, lifting devices. Twenty-three countries have already implemented the Directive 2014/33/EU on harmonizing the Member States laws relating to lifts and safety components for lifts.¹⁹ It does not include the protection of monuments of engineering art. It also means that every country with historical lifting devices needs

strów z 7 grudnia 2012²¹ urządzenia takie jak dźwigi są w Polsce przedmiotem dozoru technicznego. Warunki techniczne, jakie muszą spełniać urządzenia transportu bliskiego, zasady ich eksploatacji, napraw i modernizacji zawarto w Rozporządzeniu Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z 30 października 2018²² oraz Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z 3 czerwca 2016²³.

Zgodnie z powyższymi przepisami podstawą służącą do transportu jest kabina dźwigu. Składa się ona z pełnej wysokości ścian i drzwi oraz podłogi i sufitu. Projekt jej konstrukcji musi być dostosowany do określonej przez instalatora maksymalnej liczby osób i dopuszczalnego udźwigu. Konieczne jest zapewnienie odpowiednich wymiarów i wytrzymałości kabiny. Musi być bezpieczna i tak zaprojektowana, by zminimalizować ryzyko upadku. Musi być wyposażona w otwory wentylacyjne, które podczas awarii zapewnią dostęp powietrza osobom znajdującym się w środku. Wymagane jest także zainstalowanie oświetlenia awaryjnego wewnątrz. Należy uniemożliwić dostęp do przestrzeni (szybu dźwigowego), w której porusza się kabina, jednak na wypadek prac konserwatorskich i sytuacji wyjątkowych należy zapewnić wolną przestrzeń w podszybiu i nadszybiu. Jeżeli kabina jest zawieszona na linach, jak w większości zabytkowych dźwigów, należy stosować dwie niezależne liny, z osobnym układem mocowania. Szczególnie istotne w odniesieniu do dźwigów z napędem trakcyjnym jest zapewnienie prawidłowego położenia lin na kole ciernym. Wymagany jest także mechanizm uniemożliwiający swobodne spadanie kabiny, tak by w przypadku awarii zatrzymała się bez narażenia pasażerów na utratę zdrowia. Dźwig musi być też wyposażony w ogranicznik prędkości i mechanizm zapobiegający uruchomieniu przy przekroczeniu dopuszczalnego udźwigu. Kluczową rolę w kontekście bezpieczeństwa odgrywają drzwi szybowe i kabinowe, które muszą być wyposażone w urządzenie ryglujące, uniemożliwiające dostęp do szybu w czasie jazdy kabiny lub gdy znajduje się ona poza strefą przystankową. Kabina powinna się zatrzymać, gdy tylko drzwi zostaną otwarte. Wszystkie mechanizmy bezpieczeństwa należy opisać w instrukcji użytkowania i dołączyć do dokumentacji dźwigu. Bezrefleksyjne spełnienie wszystkich opisanych wymogów w przypadku zabytkowych wind może prowadzić do daleko idącej modernizacji, a tym samym do utraty ich wartości zabytkowej, a więc znaczenia jako dziedzictwa kultury materialnej.

Przykłady zachowanych czynnych urządzeń dźwigowych z Poznania

W Poznaniu znajdują się dwa czynne zabytkowe elektryczne dźwigi osobowe, zainstalowane na początku XX wieku²⁴. Jeden z nich znajduje się w dawnym budynku Towarzystwa Budowlanego „Union” przy pl. Wolności 14 i został wyprodukowany przez firmę Carl Flohr z siedzibą w Berlinie. Część elementów

such technical solutions and legal tools to protect these specific monuments while ensuring the safety of use.

Mechanical devices in Poland, such as elevators, are subject to technical supervision based on the Act from December 21, 2000 on Technical Supervision²⁰ and the Regulation of the Council of Ministers of December 7, 2012.²¹ These are legal acts specifying the type of equipment subject to technical supervision and who is to perform it. The technical conditions for operation, repairs, and modernization of transport devices are included in the Regulation of the Ministry of Entrepreneurship and Technology of October 30, 2018,²² and the Regulation of the Minister for Development of June 3, 2016 on Requirements for Lifts and Safety Components for Lifts.²³

According to the Regulations mentioned above, the loading platform is the car (elevator cage). It is made of walls and doors with full height, floor, and ceiling. It has to be designed appropriately to the maximum number of people inside and the rated load assumed by the installer. The dimensions and durability of the car have to be accordant. It must be safe and designed in such a way as to minimize the risk of its fall. It must be equipped with ventilation openings to access the air for people inside, even after failure. It is also required to install emergency lighting inside. There should be no access to space where the car moves (hoistway) in normal conditions. However, free space should be provided in the pit and headroom due to maintenance work and exceptional situations. If the car is suspended by ropes, as in most historical elevators, two separated ropes should be used. Particularly important in traction drive elevators is to ensure the ropes' correct position on the drive sheave. The safety mechanism has to be installed to prevent the car from falling freely. In the case of an accident, the car must be stopped without endangering people's health. The lift must also be equipped with Overspeed Governor. Another required mechanism prevents the lift from starting in case of the exceeded rated load. The landing and car doors play a significant role in safety. They must be equipped with locking devices that prevent access to the hoistway if the car is driving or is outside the landing zone. The car should also stop when one of the doors opens. All these safety devices must be described in the manual, attached to the lift documentation. The unreflective pursuit of all these requirements in historical elevators' can lead to far-reaching modernization and, thus, loss of their heritage meanings or significance as a material culture heritage.

Examples of preserved working lifting devices from Poznań

There are two still efficient historical electric passenger elevators installed in the early twentieth century in Poznań.²⁴ One of them is in the former Union Society building, at 14 Wolności Square. The device was produced by the Berlin company Carl Flohr. Some of



Ryc. 1. Poznań, kamienica mieszkalna, pl. Wolności 14, szyb dźwigowy, widoczne oryginalne drzwi szybowe, stan na rok 2016; fot. K. Pietrzak.

Fig. 1. Poznań, tenement house, 14 Wolności Square, lift shaft, one can see an original shaft door, as seen in 2016; photo by K. Pietrzak

jest datowana na rok 1903, ale urządzenie zostało za-
instalowane w 1910. Maszynownia zlokalizowana jest
w piwnicy, pod szybem dźwigowym. Zachowała się
oryginalna drewniana kabina z przeszkleniem, ściana-
mi w konstrukcji ramowo-płycinowej oraz wielkim
lustrem wewnątrz. W latach osiemdziesiątych XX wie-
ku konieczne było przystosowanie do współczesnych
przepisów i wymogów bezpieczeństwa. Modernizacja
została przeprowadzona w 1985, wraz z konserwacją
i renowacją kabiny oraz szybu dźwigowego. Zacho-
wano oryginalne, dekoracyjne drzwi szybowe, usunię-
to wtórne warstwy farby olejnej i uzupełniono ubytki
w dębowym fornirze, mechanizm korbowy zastąpiono
sterowaniem przestawnym, a silnik wciągarki wymie-
niono na nowy, dwubiegowy. Niestety, ani oryginalna
aparatura sterowa, ani marmurowa płyta, do której
była zamocowana, nie zachowały się. Dawniej opera-
tor dźwigowy pilnował, czy przestrzegane są przepisy
bezpieczeństwa, zwłaszcza maksymalny udźwieg. Aby
uzyskać zgodę na dalsze użytkowanie dźwigu, koniecz-
ne było ograniczenie liczby osób mieszczących się we-
wnątrz. Kluczowe było zachowanie oryginalnego wy-
glądu kabiny, bez ingerencji w konstrukcję, przestrzeń
i materiał. Dlatego też zamontowano prostą stalową
poprzeczkę pośrodku jej wnętrza.



Ryc. 2. Poznań, kamienica mieszkalna pl. Wolności 14, wnętrze kabiny, stan na rok 2016; fot. K. Pietrzak.

Fig. 2. Poznań, tenement house, 14 Wolności Square, lift car interior, as seen in 2016; photo by K. Pietrzak.

the elements were made in 1903, but the device was
installed in 1910. The machine room is located in the
basement under the elevator shaft. There is an origi-
nal wooden car with windows, frame-panel structure
walls, and big mirrors inside. In the 1980s, it was neces-
sary to adapt the lifting device to new security require-
ments and regulations. Modernization was carried out
in 1985. The conservation and renovation of the cabin
and the lift shaft were also made. The original, decora-
tive, designed shaft doors had been preserved, the
secondary oil paint layers were removed, and cavities in
the oak veneer were repaired. The hand crank mech-
anism was replaced with a single automatic operation
and the drive motor with a new one with a two-speed
control system. Unfortunately, the original control
gear, and the marble plate to which it was attached, did
not survive. The elevator operator ensured that the regu-
lations were respected in the past, especially the cars'
maximum capacity. It was necessary to limit the num-
ber of people inside to receive official permission to use
the elevator. It was essential to preserve the car's origi-
nal appearance without significant construction, space,
and structure modification. So a simple steel bar was
installed in the middle of its interior.

Another historical lift preserved in Poznań was pro-



Ryc. 3. Poznań, kamienica mieszkalna, ul. Wielka 21, wejście w przejeździe bramnym z widocznymi oryginalnymi drzwiami szybowymi, stan na rok 2016; fot. K. Pietrzak.

Fig. 3. Poznań, tenement house, 21 Wielka Street, entrance in a gate with visible original shaft door, as seen in 2016; photo by K. Pietrzak.

Drugi zachowany dźwig został wyprodukowany przez Schammel Maschinenfabrik Breslau również w roku 1910. Znajduje się w mieszkalnej części dawnego domu handlowego Otto Sterna przy ul. Wielkiej 21 w Poznaniu. Dość nietypowo jak na konstrukcję tego typu, maszynownia znajduje się dokładnie nad szybem dźwigowym. Kolejnymi rzadko spotykanymi rozwiązaniami są lokalizacja wejścia do kabiny bezpośrednio z przejazdu bramnego oraz kabina kątowa; obydwie wejścia do niej znajdują się na sąsiednich ścianach, ustawione pod kątem 90 stopni względem siebie. Zachowała się oryginalna drewniana kabina z przeszkleciem i ścianami w konstrukcji ramowo-płycinowej. Podczas modernizacji w roku 2008 niemal wszystkie drzwi szybowe zostały zastąpione półautomatycznymi. Jedno z oryginalnych skrzydeł wyeksponowano na ścianie obok zabytkowego dźwigu, drugie znajduje się wewnątrz budynku, zamknięte na stałe w swojej pierwotnej lokalizacji. Skrzydła te są dziś świadkami historii i dekoracji klatki schodowej.

Obecny stan ochrony zabytkowych dźwigów osobowych w Polsce

Powyższe przykłady mają pomóc w zobrazowaniu omawianych problemów prawnych. Dziś ochrona zabytkowych dźwigów w Polsce opiera się na dobrej woli i trosce o budynek właścicieli i administratorów, inspektorów dozoru technicznego i konserwatorów dźwigów. Jak słusznie zauważa Jolanta Sroczynska: „jeśli zabytek zyska wartości społeczne ważne dla danej grupy ludzi, to nie dopuści ona do jego zniszczenia”²⁵. To pokazuje, jak cenne może być zaangażowanie społeczne.



Ryc. 4. Poznań, kamienica mieszkalna, ul. Wielka 21, szyb dźwigowy, oryginalne drzwi szybowe wewnątrz klatki schodowej, stan na rok 2016; fot. K. Pietrzak.

Fig. 4. Poznań, tenement house, 21 Wielka Street, lift shaft, original shaft door inside a stairwell, as seen in 2016; photo by K. Pietrzak.

produced in the Schammel Maschinenfabrik in Breslau, also in 1910. It is located in the residential part of the former Otto Stern department store at 21 Wielka Street. Untypically for such construction, the machine room is located directly over the top of its hoistway in this elevator. Another rare solution is the location of one of the entrances to the elevator directly from the gateway and the diagonal car. Both entrances are located in adjacent walls at an angle of 90 degrees to each other. Also, the original wooden car with windows, frame-panel structure walls stayed preserved. During the modernization in 2008, almost all shaft doors were replaced by semi-automatic doors. One of the original ones has been preserved and exposed next to the historical elevator. Another door is inside the building, permanently closed in its original place. Currently, they are exclusively a staircase decoration and a witness to history.

The contemporary state of the protection of historical passenger elevators in Poland

The above examples are intended to help illustrate the legal issues at hand. Currently, the protection of historical elevators in Poland is based on the goodwill and commitment of buildings by their owners, administrators, inspectors of technical inspection, and elevators

W artykule porównano akty prawne mające kluczowe znaczenie dla zabytkowych urządzeń dźwigowych. W odróżnieniu od prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym w ustawie o dozorze technicznym nie uwzględniono żadnych odstępstw od przepisów dla zabytków. Wzmianek o ochronie zabytków nie ma również ani w ustawie o dozorze technicznym, ani w pozostałych rozporządzeniach, dla których stanowi podstawę prawną. Wspomniane przepisy nie obowiązują jedynie w przypadku urządzeń wykorzystywanych do podnoszenia artystów podczas przedstawień teatralnych.

Omówienie stanu zachowania zabytkowych urządzeń dźwigowych w Polsce będzie stanowiło temat osobnego artykułu, przygotowywanego na podstawie inwentaryzacji w terenie.

Podsumowanie i wnioski

Przedstawione przykłady czynnych historycznych dźwigów osobowych pokazują, że realne jest współdziałanie prawa ochrony zabytków z wymogami bezpieczeństwa, możliwe jest także jednoczesne zachowanie ich wartości kulturowych. Jak wykazano, istnieją odstępstwa dla zabytków w prawie budowlanym i prawie o ruchu drogowym. Zmiany w przepisach o dozorze technicznym są więc nie tylko prawdopodobne, lecz także konieczne ze względu na ochronę dziedzictwa inżynierskiego. Na początek, na wzór prawa budowlanego mógłby zostać stworzony przepis mówiący, że należy zapewnić ochronę urządzeń wpisanych do rejestru zabytków oraz obiektów znajdujących się pod ochroną konserwatorską. Jednak zanim to nastąpi, konieczne jest rozpoznanie specyfiki zabytkowych urządzeń inżynierskich i ich historii. Inicjowanie procedur wpisu do rejestru bez odpowiedniej wiedzy mogłoby prowadzić do bezrefleksyjnej ochrony wszystkich dźwigów zachowanych w przedwojennych kamienicach. Nie ma na razie opracowań naukowych, które pomogłyby ocenić wartość historyczną i naukową historycznych dźwigów, a wiele z nich zostało na tyle mocno zmodernizowanych. Działanie to zatem byłoby wysoce nieefektywne. Jest to więc pole do interdyscyplinarnej współpracy inżynierów, konserwatorów i historyków, która może uutorować drogę także innym zabytkom inżynierskim.

Artykuł prezentuje część wyników badań realizowanych na potrzeby rozprawy doktorskiej na temat zabytkowych urządzeń dźwigowych, przygotowywanej pod opieką naukową prof. Krzysztofa Wisłockiego. Badania częściowo finansowane są przez Instytut Silników Spalinowych i Napędów Wydziału Inżynierii Lądowej i Transportu Politechniki Poznańskiej. Wyjazdy inwentaryzacyjne, opracowanie opisów oraz weryfikacja stanu zachowania urządzeń realizowane są w ramach grantu naukowo-badawczego Narodowego Centrum Nauki (nr umowy UMO-2019/33/N/HS3/01662).

conservators. As Jolanta Sroczyńska rightly noted, "if a historical monument takes on social value that is important to a given group of people, then said group will not let it be destroyed."²⁵ This fact shows how valuable civil society involvement can be.

This article compares the provisions of the critical legislation acts for historical lifting devices. As opposed to the Construction Law and Road Traffic Law, the Act on Technical Supervision does not allow derogations for monuments. There is no record of the monument's protection, both in the content of the Act on Technical Supervision and other legal acts resulting from it. The technical supervision legal acts mentioned above do not apply only to devices used to lift actors during artistic performances.

The description of Poland's historical passenger lifts preservation will be the subject of a separate article, prepared based on a field inventory.

Summary and conclusions

The examples of efficient historical passenger lifts presented above prove that Polish heritage preservation law could cooperate with safety requirements. It is also possible to preserve the values of historical lifts at the same time. Moreover, the derogations for monuments existing in the Construction Law and Road Traffic Law show that changes in technical supervision regulations are possible and needed because of engineering heritage protection. This provision could be created based on the example of the Polish Construction Law, in that protection of structures entered into the register of monuments and structures under conservation should be ensured. However, before such legal rules are established, it is necessary to recognize the specific character of historical engineering equipment and its history. Without relevant knowledge, the initiation of procedures to enter individual devices into the register could lead to unreflective protection of objects preserved in pre-war tenement houses. There are no studies that would help determine the historical and scientific value of lifting devices there. In this situation, the action would be highly ineffective. It is, therefore, a field for interdisciplinary cooperation between engineers and conservators, and historians, which can also pave the way for other engineering monuments.

This paper presents a part of the author's doctoral research (under the scientific supervision of Professor Krzysztof Wisłocki) on assessing historical lifting devices' values, funded by the Institute of Combustion Engines and Powertrains Poznan University of Technology subsidy. Surveying tours, preparing descriptions, and the state of the devices preservation verification are funded by the National Science Center (pol. NCN) grant (contract No. UMO-2019/33/N/HS3/01662).

Bibliografia / References

Opracowania / Secondary sources

- Affelt Waldemar, *Moc i niemoc estetyczna – rozważania o zabytkach techniki*, [w:] *Wokół zagadnień estetyki zabytku po konserwacji i restauracji*, red. Elżbieta Szmit-Naud, Warszawa, 2012.
- Bernard Andreas, *Lifted. A Cultural History of the Elevator*, New York 2014.
- Gwardzińska Żaneta, *Problemy egzekwowania nadzoru konserwatorskiego na przykładzie zbiegu administracyjnego postępowania egzekucyjnego z postępowaniem upadłościowym dysponenta zabytku*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2020, nr 61.
- Kola Robert, *Wytyczne generalnego Konserwatora zabytków dotyczące ochrony zabytków techniki z 22 marca 2019 roku – wprowadzenie i komentarz*, [w:] *Muzeum. Formy i środki prezentacji, Technika i nauka w muzeum II*, red. Marcin Zdanowski, Bydgoszcz 2020.
- Krakowski Tomasz, *Dźwigi osobowe – zabytki techniki warte zachowania. Passenger elevators – relics of the technology deserving preservation*, „Urban and Regional Transport”, Nr 12, 2010.
- Krawczak Czesław, *Prawo budowlane na ziemiach polskich od połowy XVIII wieku do 1939 roku*, Poznań 1975.
- Pietrzak Katarzyna, *Zabytkowe dźwigi w Poznaniu – problematyka konserwatorska i ochrona dziedzictwa technicznego a współczesne wymogi bezpieczeństwa*, [w:] *Konserwacja zapobiegawcza środowiska 7. Dziedzictwo techniki*, red. Katarzyna Zdeb, Kamil Rabciga, Warszawa 2018.
- Pietrzak Katarzyna, *Zabytkowe windy w Poznaniu – zarys historii i problematyka konserwatorska*, „Wielkopolski Biuletyn Konserwatorski” 2017, t. 7.
- Sroczyńska Jolanta, *Wartości społeczne w ochronie zabytków – jak nauczać ludzi ich wyróżniania*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2019, nr 58.
- Wisłocki Krzysztof, *Współpraca muzeów i uczelni – kilka zasadniczych pytań i wątpliwości* [w:] *Muzeum. Formy i środki prezentacji*, red. M. Zdanowski, Bydgoszcz 2020.
- wodawstw państw członkowskich dotyczących dźwigów i elementów bezpieczeństwa do dźwigów, Dz.Urz. UE 2014, L 96/251.
- Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society, Council of Europe 2005.
- Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, UNESCO 2019.
- Recommendation no. (90)20 of the Committee of Ministers to member states on the protection and conservation of the industrial, technical and civil engineering heritage in Europe, Council of Europe 1990.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz.U. 2019, poz. 1065, ze zm.
- Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z 30 października 2018 w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji, napraw i modernizacji urządzeń transportu bliskiego, Dz.U. 2018, poz. 2176.
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z 3 czerwca 2016 w sprawie wymagań dla dźwigów i elementów bezpieczeństwa do dźwigów, Dz.U. 2016, poz. 811
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 grudnia 2012 w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu, Dz.U. 2012, poz. 1468.
- The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, TICCIH 2003.
- Ustawa z 7 lipca 1994 Prawo budowlane, Dz.U. 2020, poz. 1333 ze zm.
- Ustawa z 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 2021, poz. 450 ze zm.
- Ustawa z 21 grudnia 2000 o dozorze technicznym, Dz.U. 2021, poz. 272.
- Ustawa z 23 lipca 2003 o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Dz.U. 2021, poz. 710 ze zm.

Źródła elektroniczne/ Electronic sources

- https://www.nid.pl/pl/Dla_wlascicieli_i_zarzadcow/fi-nansowanie-opieki-nad-zabytkami/.
- <https://www.udt.gov.pl/tutoriale-przewodniki/113-udt/baza-wiedzy/tutoriale-przewodniki/358-zabytkowe-windy-w-polsce?showall=1>.

¹ Zob. K. Pietrzak, *Zabytkowe dźwigi w Poznaniu – problematyka konserwatorska i ochrona dziedzictwa technicznego a współczesne wymogi bezpieczeństwa*, [w:] *Konserwacja zapobiegawcza środowiska 7. Dziedzictwo techniki*, red. K. Zdeb, K. Rabciga, Warszawa 2018, s. 207–212; A. Bernard, *Lifted. A Cultural History of the Elevator*, New York 2014, s. 1–19.

² W. Affelt, *Moc i niemoc estetyczna – rozważania o zabytkach techniki*, [w:] *Wokół zagadnień estetyki zabytku po konserwacji i restauracji*, red. E. Szmit-Naud, Warszawa 2012, s. 435–450.

³ [https://www.udt.gov.pl/tutoriale-przewodniki/113-udt/ba-](https://www.udt.gov.pl/tutoriale-przewodniki/113-udt/ba-za-wiedzy/tutoriale-przewodniki/358-zabytkowe-windy-w-polsce?showall=1)

[za-wiedzy/tutoriale-przewodniki/358-zabytkowe-windy-w-polsce?showall=1](https://www.udt.gov.pl/tutoriale-przewodniki/358-zabytkowe-windy-w-polsce?showall=1) (dostęp: 10 III 2021).

⁴ Ustawa z 23 lipca 2003 o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Dz.U. 2021, poz. 710 ze zm., art. 3, pkt 1.

⁵ Ibidem, art. 6, ust. 1, pkt 1.

⁶ Ibidem, art. 6, ust. 1, pkt 2.

⁷ Recommendation no. (90)20 of the Committee of Ministers to member states on the protection and conservation of the industrial, technical and civil engineering heritage in Europe, Council of Europe 1990.

- ⁸ The Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society, Faro Convention 2005.
- ⁹ The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, TICCIH 2003.
- ¹⁰ Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, UNESCO 2019.
- ¹¹ K. Wisłocki, *Współpraca muzeów i uczelni – kilka zasadniczych pytań i wątpliwości*, [w:] *Muzeum. Formy i środki prezentacji*, red. M. Zdanowski, Bydgoszcz 2020, s. 28.
- ¹² R. Kola, *Wytyczne generalnego Konserwatora zabytków dotyczące ochrony zabytków techniki z 22 marca 2019 roku – wprowadzenie i komentarz* [w:] *Muzeum. Formy i środki prezentacji*, red. M. Zdanowski, Bydgoszcz 2020, s. 43.
- ¹³ Szerzej problematykę nadzoru konserwatorskiego przedstawiła Z. Gwardzińska, *Problemy egzekwowania nadzoru konserwatorskiego na przykładzie zbiegu administracyjnego postępowania egzekucyjnego z postępowaniem upadłościowym dysponenta zabytku*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” (dalej: „WK”) 2020, nr 61, s. 7–16.
- ¹⁴ https://www.nid.pl/pl/Dla_wlascicieli_i_zarzadcow/finansowanie-opieki-nad-zabytkami/ (dostęp: 10 III 2021).
- ¹⁵ Ustawa z 7 lipca 1994 Prawo budowlane, Dz.U. 2020, poz. 1333 ze zm.
- ¹⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz.U. 2019, poz. 1065, ze zm.
- ¹⁷ Szerzej: C. Krawczak, *Prawo budowlane na ziemiach polskich od połowy XVIII wieku do 1939 roku*, Poznań 1975, s. 5–36.
- ¹⁸ Ustawa z 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 2021, poz. 450 ze zm.
- ¹⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/33/UE z 26 lutego 2014 w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących dźwigów i elementów bezpieczeństwa do dźwigów, Dz.U. UE 2014, L 96/251.
- ²⁰ Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 o dozorcze technicznym, Dz.U. 2021, poz. 272.
- ²¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 grudnia 2012 w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozoru technicznemu, Dz.U. 2012, poz. 1468.
- ²² Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z 30 października 2018 w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji, napraw i modernizacji urządzeń transportu bliskiego, Dz.U. 2018, poz. 2176.
- ²³ Rozporządzenie Ministra Rozwoju z 3 czerwca 2016 w sprawie wymagań dla dźwigów i elementów bezpieczeństwa do dźwigów, Dz.U. 2016, poz. 811.
- ²⁴ Szerzej: K. Pietrzak, *Zabytkowe windy w Poznaniu – zarys historii i problematyka konserwatorska*, „Wielkopolski Biuletyn Konserwatorski” 2017, nr 7, s. 169–175.
- ²⁵ J. Sroczyńska, *Wartości społeczne w ochronie zabytków – jak nauczać ludzi ich wyróżniania*, „WK” 2019, nr 58, s. 60–61.

Streszczenie

Dziedzictwo inżynierskie, zwłaszcza zabytkowe maszyny, wymaga odmiennego traktowania niż tradycyjnie postrzegane dzieła sztuki. Obiekty te są pozostałościami minionej kultury przemysłowej, a jednocześnie urządzeniami technicznymi wytworzonymi w celu wykonywania określonej pracy mechanicznej. W ich przypadku konieczne jest więc podejście do problemu ochrony dziedzictwa z dwóch perspektyw: konserwatora i inżyniera. W artykule przedstawiono najważniejsze dla zabytkowych urządzeń dźwigowych przepisy prawa ochrony zabytków, dozoru technicznego oraz prawa budowlanego obowiązujące w Polsce. Głównym celem było sprawdzenie, czy prawo ochrony zabytków może współdziałać z technicznymi wymogami bezpieczeństwa, czy ich zapisy się nie wykluczają. Rozważania oparto na literaturze, analizie prawnej i doświadczeniach zawodowych autorki. Wykorzystano też informacje od inspektorów dozoru technicznego i konserwatorów dźwigów. Problem ten został podjęty i poddany dyskusji podczas konferencji naukowej 5th Joint PhD Students Conference POZ-MAR 2019 w Poznaniu.

Abstract

The engineering heritage, especially historical machines, requires different treatment than traditionally understood pieces of art. They are monuments, the remains of industrial culture, cultural heritage, and at the same time, technical equipment manufactured to perform specific mechanical work. It is necessary to approach the heritage protection problem from two different perspectives: that of the conservator and that of the engineer. This paper presents the primary international and Polish regulations on the protection and preservation of monuments, technical inspection, and construction law for the lifting devices. The paper's main aim is to determine, on the Polish example, whether heritage preservation law could work in line with technical safety requirements or exclude each other. These considerations are based on the literature, law studies, and the author's experience as an employee of the Heritage Conservator's Office in Poznań. The article is also based on information obtained from inspectors of technical inspection and elevator conservators. This problem was partially discussed during the scientific conference 5th POZ-MAR 2019 Joint Ph.D. Students' Conference in Poznań, Poland.