



AKTUALNOŚCI

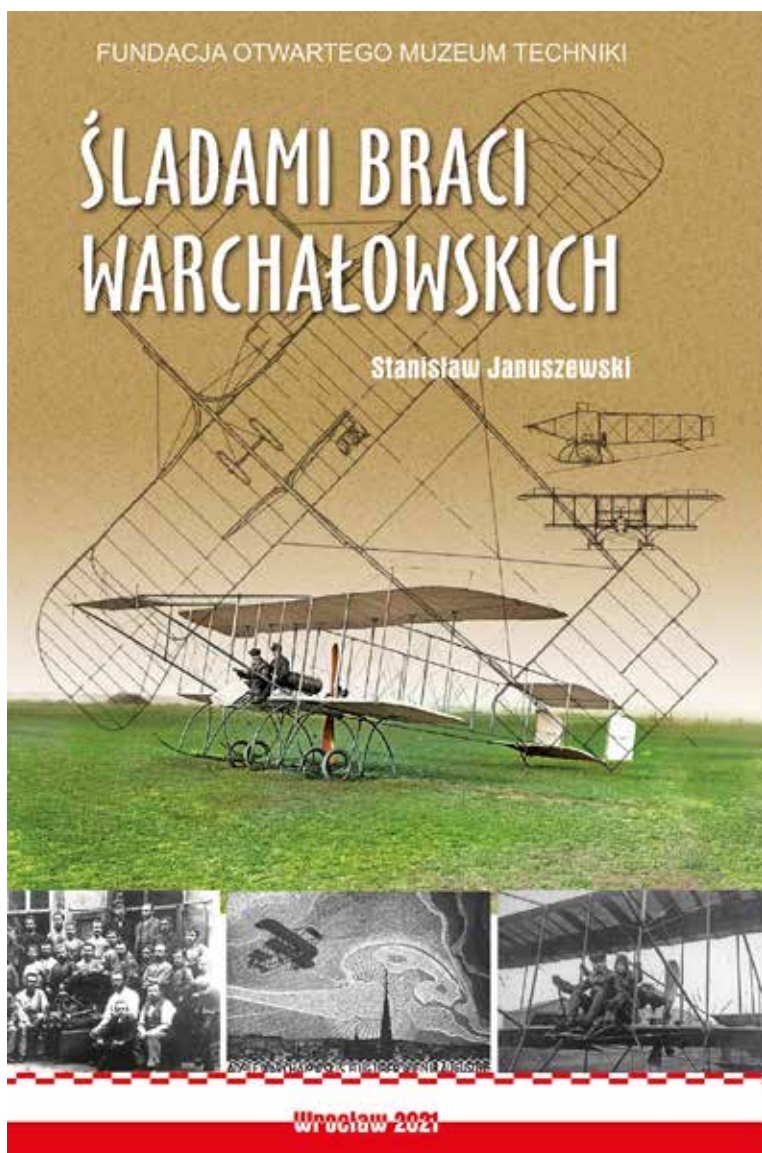
Śladami braci Warchałowskich

Dostępna jest już obszerna monografia pióra Stanisława Januszewskiego pt. Śladami braci Warchałowskich, format A-4, ok. 400 stron, twarda oprawa, il. (ok. 350) kolor

i cz.-białe. Nakład ograniczony, stąd radzimy składać zamówienia do 11.04.2021 r.

Autor odsłania zapoznane dziedzictwo braci Warchałowskich, Adolfa, Augusta, Karola i przyrodniego Józefa, pionierów i lotnictwa i przemysłu maszynowego, silnikowego i zbrojeniowego Austrii. Prowadzi w świat jego ojca Jakuba, jednego z ojców przemysłu silnikowego, współpracującego z Siegfriedem Marcusem wynalazcą pierwszego samochodu monarchii naddunajskiej i Wilhelmem Kressem, cieszącym się sławą ojca lotnictwa Austro – Węgier. August, spirytus movens lotniczych poczynań braci odgrywał pierwszoplanową rolę na scenie przemysłu Austrii, u progu XX stulecia stworzył imperium przemysłowe, słynne produkcją wojskowych kuchni polowych, maszyn dla przemysłu piekarniczego i rolno-spożywczego, silników gazowych i spalinowych, wyrobów emaliowanych, potężnym zakładem remontowym taboru kolejowego i pierwszą w Austrii wytwórnią lotniczą – Autoplanwerke, która w połowie 1910 r. zyskała oddziały w Budapeszcie i w Paryżu.

Budowano w niej samoloty konstrukcji Adolfa, lotnika z dyplomem pilota nr 1 w monarchii, zdobywcy pierwszych rekordów lotniczych Austrii, wychowawcę pierwszych kadr lotnictwa cywilnego i wojskowego kraju, bohatera spektakularnych lotów, które rozślawiły go i jako lotnika i jako konstruktora. Do lotniczej legendy przeszedł jego lot nad centrum Wiednia z powietrznymi życzeniami z okazji 80 urodzin Cesarza Franciszka Józefa a także lot z podarkiem ślubnym złożonym młodej parze Zicie księżnej



Parmy i arc. Karolowi, później ostatniemu cesarzowi Austro – Węgier.

Odsłaniając wkład trzech pokoleń Warchałowskich w rozwój przemysłu Austrii znaczony również unikatowymi silnikami Diesla dedykowanymi rzemiosłu i rolnictwu, przemysłowymi agregatami chłodniczymi, klimatyzatorami, a także ciągnikami rolniczymi autor rzuca nowe światło na kariery lotnicze i Adolfa i Karola Warchałowskich, a także grupy konstruktorów i pilotów doświadczalnych z kręgu Autoplanwerke: Alfreda Pischofa, Josefa Sablatniga, Edwarda Zaparki, Huberta Schiske, Otto Hieronimusa, wybitnych twórców techniki pracujących na polu budowy statków powietrznych i silników lotniczych, a sztandarowym dla firmy był silnik „Hiero”, stosowany na wielu samolotach czasu Wielkiej Wojny.

Po raz pierwszy w piśmiennictwie polskim przedstawiono patenty wynalazcze Jakuba Warchałowskiego, jego synów Augusta, Karola, Adolfa i wnuków Viktora i Rudolfa, a także Anny, bratowej Adolfa, pierwszej kobiety, która w Austrii w roli pasażera wzniosła się w powietrze.

Autor czerpał z bogatego archiwum dokumentacji przemysłowej i rodzinnej Warchałowskich, z czasopiśmiennictwa lotniczego Austrii i Europy, z prasy codziennej Wiednia, sięgał również ku materialnym dokumentom

dziedzictwa Warchałowskich funkcjonującym w krajozrazach kulturowych Wiednia i Wiener Neustadt, w kolekcji wiedeńskiego Muzeum Techniki, a ich bogactwo kryła również willa Augusta, w której Anna gromadziła artefakty, pomniki i ikony przemysłowej i lotniczej aktywności rodziny, a udostępniono je tylko autorowi. Dzięki szerokiej podstawie źródłowej Stanisław Januszewski nie tylko, że zaprezentował dorobek lotniczy braci Warchałowskich na szerokim tle dziejów lotnictwa Austrii, ale wprowadził wiele wątków nieznanych dotychczasowemu polskiemu piśmiennictwu lotniczemu, wiele znacząco dopełnił, inne skorygował. Czytelnik zyskuje niespodziewaną możliwość nowego, oryginalnego spojrzenia na dzieło Warchałowskich, tak znaczące dla dziedzictwa nie tylko lotniczego Austrii ale i Polski.

Swoją książką zawdzięcza współpracy Stacji Naukowej Polskiej Akademii Nauk w Wiedniu oraz Wspólnoty Polskich Organizacji w Austrii - Forum Polonii, wielu muzeów i archiwów Austrii, m. in. Archiwum miasta Wiener Neustadt, a także uwagom ze strony recenzentów tej pozycji prof. Andrzeja Olejko i znakomitego znawcy polskiego śladu w dziejach lotnictwa Austro – Węgier Jerzego Butkiewicza.

Mariusz Gaj

HISTORIA PRZEMYSŁU

ZAGŁĘBIE DĄBROWSKIE - Huta im. Mariana Buczka

W poprzednich dwóch numerach czasopisma Archeologia Przemysłowa opisywałam historię Huty Katarzyna i Zakładów Huldcszyńskiego od momentu ich powstania do zakończenia II wojny światowej. Obydwa zakłady powstały w latach 80-tych XIX w. z inicjatywy górnośląskich przemysłowców w odpowiedzi na wzrost stawek celnych w państwie carskim na importowaną surówkę, żelazo sztabowe i stal. Huty górnośląskie traciły rynki zbytu w Królestwie Polskim i w Rosji a budując na obcym terenie własne zakłady, mogły omijać bariery celne i być traktowane jako produkcja krajowa. Ze względu na bliskość granicy pruskiej zakłady zlokalizowano na terenie Sosnowca. W 1881 górnośląski koncern Vereinigte Koenigs und Laurahutte wybudował Hutę Katarzyna, która nie miała własnej osobowości prawnej, ani statutu i była prowadzona przez firmę macierzystą na podstawie koncesji wydanej przez władze carskie. Firma S. Huldcschinsky & Söhne przystąpiła do budowy zakładu w 1880, który stanowił filię zakładów gliwickich.



Huta im. Mariana Buczka – autor Viktor Mách

Po II wojnie światowej omawiane wcześniej dwa sosnowieckie zakłady, zlokalizowane po sąsiedzku, rozdzielone torami państwowej kolei i rzeką Czarną Przemszą, zaczęły się specjalizować (choć początków tego procesu należy szukać w latach 20.). Zakłady zostały przejęte przez państwo i poniesiono znaczne nakłady inwestycyjne by odbudować ich moc produkcyjną. Huta Katarzyna pod swoją nazwą zajęła się produkcją żeliwnych walców hutniczych przeznaczonych dla walcowni, taśm, kształtowników, rur stalowych i gorących blach. Zakłady Huldczyńskiego początkowo jako Towarzystwo Akcyjne Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S.A. przemianowano na Hutę Sosnowiec, która wyspecjalizowała się w produkcji rur. W 1948 nastąpiło pierwsze połączenie obydwu zakładów i nadano im nazwę Dąbrowskie Zakłady Hutnicze - Huta Sosnowiec. Jednak po pięciu latach w 1953 rozłączono je nadając Hucie Katarzyna nazwę Huty im. Mariana Buczka a Zakładom Huldczyńskiego pozostawiając nazwę Huta Sosnowiec. Po kolejnych latach zmieniono warunki organizacyjne i w 1961 przyłączono do Huty im. Mariana Buczka Hutę Sosnowiec i tak pozostało już do 1995. Zakłady miały wprawdzie wspólną nazwę Huta im. Mariana Buczka ale rozgraniczono, że dawna Huta Katarzyna to zakład „H” natomiast dawne Zakłady Huldczyńskiego to zakład „P”. W kolejnych latach nowy podmiot rozwijał się znakomicie, zwiększano produkcję i zatrudnienie. W 1967 zlikwidowano przestarzały Wydział Wielkiego Pieca i kierując się potrzebami rynku a mianowicie zapotrzebowaniem na rury ciągnione bez szwu o mniejszej średnicy, zmieniono zakres produkcji na rury o wysokim stopniu przetworzenia. W planach 5-latk 1971-75 zmodernizowano walcownię rur Wellman i podjęto szereg działań pozainwestycyjnych m.in. wprowadzono do produkcji nowe gatunki stali na rury i tworzywa metaliczne na walce hutnicze oraz wy-

mieniono częściowo ciągi technologiczne wprowadzając mechanizację, zwiększono prędkość ciągnięcia w ciągarkach lekkich, wdrożono metodę dzielenia kęsów na bloczki „na ciepło” do walcowania rur ze stali stopowych czy zmniejszono naddatki na obróbkę skrawaniem żeliwnych walców hutniczych. Huta posiadała własny Zakład Badawczo-Doświadczalny, dysponowała doskonałymi fachowcami a w szczytowym momencie zatrudniała 4,5 tys. pracowników. Pod koniec lat 70. Huta przeżywała hossę ale niestety przerwał ją stan wojenny i odcięcie od zagranicznych rynków zbytu.

W 1982 Huta miała wydziały; walcownia rur Wellman, ciągarnia rur precyzyjnych, rury zgrzewane i ciągnione, gdzie wytwarzała ponad 1500 asortymentów rur w 70 gatunkach ze stali węglowych, niskostopowych i wysokostopowych oraz była największym producentem w kraju żeliwnych walców hutniczych o zwiększonych wymaganiach w 22 rodzajach. Transformacja gospodarcza w latach 90. spowodowała przekształcenie Huty w 1995, w ramach programu powszechnej prywatyzacji, w jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa pod nazwą Huta Buczek S.A., niestety sytuacja zakładu pogarszała się. Poczynione inwestycje w ramach restrukturyzacji z pomocy publicznej nie przyniosły pożądanego rezultatu gdyż na rynku hutniczym nastąpił kryzys. Wielkim ciosem dla Huty była też konieczność zwrotu owej pomocy publicznej nakazana przez Komisję Europejską. Podjęto jeszcze próby wykupienia Huty przez pracowników i ratowania jej w formie spółki pracowniczej jednak bez rezultatu. Przekształcenia doprowadziły jedynie do tego, że w latach 1995-2003 z Huty wyodrębniono kilka mniejszych spółek, m.in. Technologie Buczek S.A., Severstallat Silesia Sp. z o.o., Huta Buczek Sp. z o.o. Ostatecznie w 2006 syndyk ogłosił upadłość przedsiębiorstwa.



fot. Michał Kusiak

Rurociąg z nazwą Huty przerzucony nad ulicą - autor Michał Kusiak



Znaczek z logo huty



Kwiecień 2019 wyburzenia na terenie Huta im. Mariana Buczka przy ul. Staszica

Dzisiaj Huta znika, hale przemysłowe popadają w ruinę albo są celowo równane z ziemią na wniosek różnych inwestorów chcących zagospodarować olbrzymie tereny w środku miasta. Mieszkańcy Sosnowca chcieliby uratować część zabudowań ze względu na ich autentyczność i wartość historyczną, dlatego urząd miasta zwrócił się z prośbą o stanowisko wojewódzkiego konserwatora zabytków. Niestety konserwator nie znalazł podstaw do objęcia ich ochroną. Być może przyszli inwestorzy zechcą zachować elementy przypominające o historii zmieniającego swą funkcję terenu Huty. Z doniesień prasowych można wymienić dwóch zainteresowanych terenem; deweloperską spółkę Quamiro chcącą wybudować prawdopodobnie osiedle mieszkaniowe albo spółkę Panattoni Europe planującą centrum logistyczne (w tym przypadku miasto wydało już warunki zabudowy ale Samorządowe Kolegium Odwoławcze cofnęło ją dlatego spółka zaskarżyła tą decyzję a 12.03.2021 Wojewódki Sąd Administracyjny w Gliwicach odrzucił skargę zatem przygotowany teren czeka na wydanie nowych warunków zabudowy dla kolejnego inwestora albo na odwołanie się Panattoni do Naczelnego Sądu Administracyjnego).



Marian Buczek (1896-1939) po ukończeniu trzech klas rosyjskiej szkoły powszechnej podjął pracę m.in. na kolei. W 1915 porzucił pracę i zgłosił się do Legionów. W tym czasie zwią-

zał się z PPS. W związku z odmową złożenia przysięgi na wierność cesarzowi Niemiec, został internowany. Uciekł z obozu i przyjechał do Lublina gdzie w 1918 prowadził agitację przeciwko wojnie. W listopadzie 1918 gdy został powołany Tymczasowy Rząd Ludowy Ignacego Daszyńskiego i proklamowana Republika Polska, Marian Buczek (pseudonim „Szturmer”) został szefem wydziału śledczego Milicji Ludowej PPS. W tym czasie polskie władze, nieskutecznie, proponowały mu pracę wywiadowczą przeciwko bolszewikom. Na przełomie 1918-19 przeprowadzono reorganizację służb i Milicję Ludową PPS podporządkowano Państwowej Milicji Ludowej. Marian Buczek nie uznał tej zmiany i nie podporządkował się nowym rozkazom. Zaczął skupiać wokół siebie radykałów i stanął na czele lubelskiej nielegalnej Czerwonej Gwardii. Za swoją działalność w połowie 1919 został aresztowany i skazany na 4 lata pozbawienia wolności. Z więzienia wyszedł po 2 latach za kaucją, próbował doprowadzić do rozłamu w PPS, a następnie przeszedł do Komunistycznej Partii Robotniczej Polski w Lublinie, której został sekretarzem okręgowym. W 1921 Mariana Buczka ponownie aresztowano i skazano na 10 lat więzienia za działalność wywrotową. Po 8 latach wyszedł na wolność i poznał przyszłą żonę, również działaczkę komunistyczną. W 1929 razem zostali wydelegowani przez partię do ZSRR gdzie w latach 1930-1931 byli słuchaczami Międzynarodowej Szkoły Leninowskiej Kominternu w Moskwie. Po ukończeniu tej szkoły, Marian Buczek był skierowany przez Wszechrosyjską Komunistyczną Partię na kurs do kierowanej przez Karola Świerczewskiego wojskowej szkoły Komunistycznej Partii Polski. W 1931 Marian Buczek wyjechał z ZSRR do Berlina by w 1932 wrócić do ZSRR na VI Zjazd KPP, po którym udał się do Polski, gdzie objął funkcję sekretarza Centralnego Wydziału Wojskowego KC KPP. W 1933 aresztowany, skazany na 10 lat więzienia i osadzony w Rawiczu gdzie wytypowano go na starostę komuny więźniów. 1 września 1939 Buczek, wraz z innymi więźniami, został wypuszczony na wolność. Koledzy komuniści zdecydowali się pójść na Wschód a Buczek chciał przedrzeć się do ZSRR, do żony i córki. 10 września 1939 zginął znalazłszy się przypadkiem w okrążeniu wojsk niemieckich. Po wojnie komuniści postanowili Mariana Buczka postawić jako wzór uczciwego komunisty. Spreparowano legendę o nim dopisując do życiorysu m.in. udział w powstaniach śląskich a jego imieniem nazywano ulice, szkoły czy zakłady pracy.

Ewa Grzegorzak-Łoposzko
Komisja Historii SITPH

Marian Buczek

Dziedzictwo George Beuchelta

Rodowód zielonogórskiego Zastal-u sięga grudnia 1876 r. Wtedy to Georg Beuchelt (1852 - 1913) i Albert Ribbeck (1847 - 1930) zakupili, wystawioną na sprzedaż zielonogórską filię zgorzeleckiej firmy Niederschlesische Maschinenbau Gesellschaft vormals Conrad Schiedt. Powstała ona w 1828 r. Założył ją Johann Christoph Lüders wykonując prace rymarskie i malarskie i budując różnego rodzaju wozy konne. W 1829 wraz z mistrzem ślusarskim Conradem Schiedtem przystąpił do przetargu ogłoszonego przez miasto Zgorzelec na budowę dwu ośmioosiowych wagonów kolejowych do transportu drewna. Rozstrzygnięty 19 października 1849 r. dał początek zgorzeleckiej wytwórni taboru kolejowego Lüdersa (1803-1872) i Schiedt (1810-1880). Początek lat 70. XIX w. przyniósł kryzys spowodowany rosnącymi cenami surowców i półfabrykatów oraz spekulacjami na rynku budowy pojazdów szynowych. Kłopoty finansowe sprawiły, że i Schiedt zaczęli zbywać składniki majątkowe firmy, zwłaszcza te położone poza Zgorzelcem. Z okazji skorzystali młodzi inżynierowie, po studiach pracujący w Niederschlesische Maschinenbau Gesellschaft, która w Zielonej Górze zamierzała rozwinąć budowę mostów i konstrukcji stalowych.



Willa Beuchelta 1882



Dawna hala budowy mostów, 1872

Nadzieje nowych właścicieli zakładu, któremu nadali miano „Fabrik für Brückenbau und Eisen Constructionen Beuchelt & Co.” początkowo zdawały się być iluzorycznymi. Z 6 robotnikami rozpoczynali od budowy maszyn rolniczych, ale już po dwu latach zatrudniali 80 robotników. Korzystając z dobrej, po czasie załamania,

koniunktury stopniowo zwiększano asortyment produkcji. Nowi właściciele postawili na rozwój niemieckiego kolejnictwa. Specjalnością zakładu stała się budowa mostów kolejowych i drogowych oraz innych konstrukcji stalowych dla infrastruktury kolejowej poczynając na semaforach poprzez wiaty peronowe, a kończąc na ha-



Panorama zakładów w 1926.

lach dworcowych. Pierwsze zamówienia były dalekie od oczekiwań młodych, ambitnych właścicieli zakładu. Ich aspiracji zawodowych nie zadowalał remont kotła parowego twierdzy w Grudziądzu, ale szybko przyszły poważniejsze. Pierwszy most kolejowy powstały w 1877 r. w zakładzie ważył 80 ton, ale pierwszym poważnym zamówieniem był 300-tonowy most na Warcie w Poznaniu. Wkrótce zbudowano też 900-tonowy most na Warcie i 1250-tonowy ma Odrze w Kostrzynie. Budowano także inne obiekty - hale fabryczne, sportowe, budowle hydrotechniczne. W 1886 r. podjęto budowę wagonów kolejowych, towarowych i osobowych.

Wbrew początkowym obawom lokalizacja zakładu w Zielonej Górze, z dala od ośrodków przemysłu ciężkiego, okazała się być pociągnięciem szczęśliwym. W ostatniej ćwierci XIX w. nadszedł bowiem czas wielu inwestycji podejmowanych we wschodnich prowincjach Rzeszy, nie tylko z powodów gospodarczych, także politycznych. Chodziło bowiem o integrację ubogich terytoriów z krajem, eliminację narosłych tutaj problemów ekonomicznych i społecznych, aktywizację gospodarczą prowincji wschodnich. Rolę inwestora przejmowało tutaj państwo, które do 1888 r. doprowadziło praktycznie do upaństwowienia kolei w Prusach co też sprzyjało polityce społecznej, gospodarczej i technicznej państwa. Niosło to też koniunkturę dla firm takich jak George Beuchelta, który od 1880 r., gdy ze spółki wycofał się Albert 56Ribbeck stał się jedynym właścicielem zakładu.



Budynek dyrekcji zakładów z 1900 r.

Usytuowanie zakładu w centrum niemieckiego wschodu stało się dźwignią jego rozwoju. Nie tylko z uwagi na niższe tutaj niż w Niemczech centralnych czy zachodnich koszty siły roboczej, ale i z uwagi na dobre jego skomunikowanie z innymi regionami kraju, zarówno drogą lądową jak i wodną, przez odrzańskie porty w Głogowie i w Cigacicach. Role odegrały przy tym i osobiste talenty Beuchelta, nie tylko zdolnego organizatora produkcji

i managera, ale i utalentowanego inżyniera i konstruktora. Potrafił nie tylko właściwie ocenić sytuację na rynku konstrukcji przydatnych niemieckiemu kolejnictwu, ale i umiejętnie dostosować profil produkcji zakładu do warunków w jakich przyszło mu działać. Dzięki temu efektywnymi stawały się też jego działania na rzecz pozyskiwania surowców, półfabrykatów, maszyn i narzędzi, kredytów inwestycyjnych, a w końcu i zleceń. Pozyskiwanie tych ostatnich stawało się też funkcją rosnącej renomy zakładu.

Rozwojowi zakładu sprzyjał również wyścig zbrojeń poprzedzający wybuch wojny światowej. W owym czasie zakład skutecznie konkurując z innymi podobnego typu przedsiębiorstwami Niemiec praktycznie zmonopolizował rynek wschodniemiecki, zwłaszcza na polu konstrukcji wielkich mostów i konstrukcji wysokościowych.



Hala budowy wagonów kolejowych, 1922.



Przesuwnica wagonów kolejowych.

Towarzyszyła temu rozbudowa zakładu o nowe hale produkcyjne. Miejsce starych drewnianych budowli zajęły nowe, wznoszone w konstrukcjach stalowych. Ich powierzchnia wzrosła z 19.500 m² w 1901 r. do 41.000 m² w roku 1926. Z uwagi na charakter produkcji i jej wymagania logistyczne i technologiczne nowe obiekty wznoszono w porządkach liniowych, tak aby od chwili wyładunku surowców i prefabrykatów do wyprowadzania z zakładu wyrobów finalnych unikać krzyżowania się linii technologicznych i komunikacji wewnętrznej zakładu. Rozwijano również nowe technologie produkcji konstrukcji stalowych. Tak np. w miejsce nitowania wprowadzano spawanie elektryczne. Przynosiło to z sobą nie tylko oszczędności materiału ale też poważnie skracало czas montażu. Poważnie wzrosło też zatrudnienie, do 1000 robotników w przededniu wojny światowej.

Dość powiedzieć, że na przestrzeni pierwszych 50 lat pracy zakładu zbudowano 42 mosty na Odrze, w tym słynny Most Cesarski we Wrocławiu, mosty w Krośnie Odrzańskim (1905), w Głogowie (1917), w Cigacicach (1924) czy w Nowej Soli (1931), gdzie wcześniej, w 1927 roku,

np. most kolejowy na Sawie ważył 3200 ton, a most nad kanałem Teltow 5700 ton. Powstał także szereg mostów zwodzonych, m.in. na Żuławach.

Doskonalono przy tym wykonawstwo prac mostowych, a także budownictwa podziemnego i podwodnego, w tym i filarów mostowych. W latach 1898 -1926 zbudowano 200 filarów, m.in. dla mostu Królowej Luizy w Memel, trzyprzęsłowego, o rozpiętości każdego z prześł 105,6 m, mostu k/Hamerten na Łabie, mostu kolejowego w Opolu, mostu Zachodniego czy Drzewnego w Szczecinie, którego środkowy filar sięga 22 m pod lustro wody. Doświadczenia firmy owocowały przy tym patentem wynalazczym na sposób budowy podwodnych filarów z użyciem sprężonego powietrza. Z użyciem tej metody do 1931 r. wykonano 179 takich prac.

Obok mostów specjalnością firmy stało się wykonywanie różnych konstrukcji wysokościowych, takich jak hale, wiaty peronowe, tunele peronowe dworców kolejowych, Dziełem zakładów Beuchelta były m.in. obiekty w Poznaniu, Berlinie, Frankfurtie m/Odrą, Zbąszynku a także



Dawne biuro konstrukcyjne i utrzymania ruchu zakładu, 1939.

zbudowano jedyny na Nadodrzu most podnoszony. 52 mosty powstały na sudeckich dopływach Odry. Wykonano również ponad 400 mostów kolejowych i drogowych w innych częściach Niemiec, a także poza ich granicami (Rumunia, Serbia, Dania, Turcja, Japonia). Na Odrze powstało wiele mostów długich, takich jak most w Stnach. Niektóre konstrukcje imponowały gabarytami, tak

konstrukcje stalowe rozbudowywanej w Berlinie kolejki U-Bahnu i S-Bahnu. Sukcesem firmy stała się budowa linii kolejowej Bagdad - Damaszek, Budowano także hale fabryczne, m.in. Polskiej Wełny w Zielonej Górze, ogrodów zoologicznych (Wrocław), botanicznych (Bukareszt), wielkie zbiorniki dla przemysłu rolno-spożywczego, urządzenia przeładunkowe towarów sypkich.

Obok Wydziału Budowy Mostów i Konstrukcji Stalowych oraz Wydziału Budownictwa Podziemnego i Podwodnego w 1886 r. uruchomiono Wydział Produkcji Wagonów. Do 1926 r. zbudowano w Zielonej Górze 24.499 wagonów, w tym 20.920 towarowych. Ich asortyment był b. szeroki, od wagonów krytych, po techniczne (dźwigi kolejowe, drezyny) bagażowe i restauracyjne różnych typów, po sypialne i pasażerskie. Budowano cysterny kolejowe, wagony chłodnie, wagony motorowe, wagony dla kolei podmiejskiej i dla kolei wąskotorowej, tramwaje. Produkcję tę eksportowano, m.in. do Włoch, Turcji, Czechosłowacji, Belgii, Jugosławii, Danii, Brazylii, kolonii niemieckich w Afryce.

Znamiennym dla polityki firmy było wykorzystanie dwu kierunków produkcji, wykształconych już w latach 80. XIX w. Z jednej strony czerpano z koniunktury i wielkiego ruchu inwestycyjnego w kolejnictwie niemieckim przełomu XIX/XX w. Wykorzystaniu tej koniunktury sprzyjało stworzenie wydziałów Budowy Mostów, Budownictwa Podziemnego i Podwodnego, Budowy Wagonów. Nie poprzestając na tym starano się maksymalnie wykorzystywać potencjał produkcyjny zakładów, park maszynowy, kapitał ludzki wykonując różne prace konstrukcyjne dla budownictwa lądowego, podziemnego, podwodnego, wysokościowego etc. starając się utrzymać i rozwijać profil produkcyjny wielowydziałowego zakładu przemysłowego.

W przededniu wojny światowej zakład raz jeszcze poszerzył swą ofertę produkcyjną. Podjął budowę wagonów amunicyjnych oraz saperskich mostów składanych

Beuchelt zmarł w 1913 roku, ale firma po jego śmierci rozwijała się dalej, choć już pod kierownictwem jego siostry Lidii oraz dyrektorów Paula Henke, a od 1928 Hermann. Fischmanna.

Wielka Wojna wywarła znaczący wpływ na kondycję zakładu. W znacznym stopniu podjął produkcję wojskową, wagonów amunicyjnych, mostów saperskich i remonty różnego rodzaju sprzętu wojskowego. Powołanie jednak do wojska niemal 60% załogi nie sprzyjało jakości produkcji. Stale notowano przy tym spadek jej wielkości. Po wojnie nadszedł czas kryzysu. Zakład utracił rynek wschodni, a utrata przez Niemcy kolonii zamknęła przed nim Afrykę. Inne rynki zbytu zostały podczas wojny opanowane przez konkurencję. Niekorzystną dla zakładu okazała się wojna celna polsko-niemiecka zmuszając zakład do zaopatrywania się w stal na odległym rynku Zagłębia Ruhry. W latach 1918-1922 nie zbudowano żadnego mostu, remontowano co najwyżej istniejące. Zbudowano jedynie 2 mosty drogowe, remontowano inne.

Podjęmowano różne działania by zmienić profil produkcji i dostosować potencjał produkcyjny zakładu do nowej sytuacji. Na zamówienie poczty podjęto produkcję autobusów, a w ślad za tym również montaż samochodów i autobusów pasażerskich i przyczep do nich oraz wytwarzanie podwozi i karoserii.

W tym czasie nawiązano współpracę m.in. z Josefem Sablatnigiem, konstruktorem lotniczym, który dopiero co opuścił spółkę „Lloyd – Luftverkehr Sablatnig GmbH” po konfliktach z jej współwłaścicielami i zwrócił się ku przemysłowi motoryzacyjnemu. Jego firma dostarczała zakładom Beuchelta silniki o pojemności 1500 cm³ i mocy 30 KM. W latach 1925-1926 zielonogórski zakład podjął produkcję, w dwu wersjach – standardowej z dachem i kabrioletu - niewielkiego samochodu osobowego („Sablatnig – Beuchelt” model 6/30 PS). Z uwagi jednak na konkurencję samochód ten nie odniósł komercyjnego sukcesu. Dla firmy „Beuchelt & Co.” Josef Sablatnig zbudował także samolot, ale o jego produkcji nie było już mowy.

Na szczęście dla firmy powróciła koniunktura na rynku kolejowym i można było odejść od nietrafionych programów motoryzacyjnych, które jakby jednak nie było zaowocowały np. stworzeniem autobusowej komunikacji miejskiej w Zielonej Górze.

Już w latach 1922 - 1923 podjęto budowę mostu przez Wartę w Gorzowie Wielkopolskim, mostów na Odrze, Haweli i na Mazurach. Odradzaniu zakładów sprzyjały zamówienia kolei niemieckich na budowę taboru szynowego, mostów, dworców, a także administracji Odrzańskiej Drogi Wodnej na budowę budowli hydrotechnicznych. Z czasem rósł interwencjonizm państwa niemieckiego w gospodarkę, skutkujący zabezpieczeniem dostaw paliw, surowców i półfabrykatów niezbędnych dla utrzymania ciągłości produkcji.

Do czasu Wielkiego Kryzysu gospodarczego w 1929 r., obok wielu drobnych prac, zakład zbudował 30 mostów kolejowych, 8 drogowych i wielkich przejść podziemnych oraz 6 mostów ruchomych.

W latach 30., po dojściu do władzy Hitlera, zakład Beuchelta gwałtownie rozszerzył produkcję, a to w związku z zamówieniami przemysłu zbrojeniowego. Załoga powiększyła się do 1500 osób, nadszedł czas modernizacji hal fabrycznych i urządzeń. W 1938 roku przedsiębiorstwo osiągnęło najwyższy stopień rozwoju w swej historii, wnosząc wkład w przygotowania Niemiec do zbliżającej się wojny. Załoga liczyła już 2000 osób, w halach montażowych powstawały m.in. wagony do transportu wojska i broni, wojskowe autobusy, samochody aprowizacyjne, ciągniki saperskie, cysterny dla przewozu paliw niezbędnych armii.

W czasie II wojny światowej rozszerzono profil produkcji wojskowej, Podobne jak w wielu zakładach Nadodrza podjęto budowę elementów okrętów podwodnych, pociągów pancernych, elementów konstrukcyjnych samolotów.

Ale w tym czasie już ponad 1/3 załogi stanowili robotnicy przymusowi i jeńcy wojenni co nie sprzyjało ani wielkości, ani jakości produkcji.

W obliczu klęski zdemontowano i wywieziono park maszynowy zakładu, podobnie jak dokumentację techniczną i technologiczną produkcji. To co pozostało padło łupem armii sowieckiej. W części zniszczono również obiekty produkcyjne..

12 maja 1945 r. dotarła do Zielonej Góry Grupa Operacyjna Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z zadaniem organizacji polskiej władzy administracyjnej w mieście. Do życia powołała Wydział Przemysłowy, który przystąpił do zabezpieczania majątku zakładów przemysłowych.

1 października 1945 r., po opuszczeniu zakładu przez Sowieców, pierwsza grupa polskich robotników przystąpiła do porządkowania zakładu, terenu i zdewastowanych w części hal fabrycznych. W tym samym miesiącu zakład zyskał nowe miano – „Zaodrzańskich Zakładów Budowy Mostów i Wagonów”

W czerwcu 1946 r. ruszyła produkcja. Zbudowano 25 wagonów węglarek i 16 cystern, Do września wyprodukowano już 100 jednostek taboru szynowego. Do końca 1946 siłami 1200-osobowej załogi zbudowano 600 węglarek, 63 cysterny i 169 ton konstrukcji stalowych. Wykonano też suwnice, różne zbiorniki, wykańczano most, który pozostał po odejściu Niemców. W 1947 wyprodukowano już 2185 węglarek, 314 kolejowych cystern, serię specjalnych platform 4 i 6-cio osiowych dla transportu ciężkiego, wa-

gonów chłodni i ponad 1100 ton różnych konstrukcji. Wkrótce zakład szerszym frontem włączył się do odbudowy zniszczonego wojną kraju. Do 1949 roku zyskano podstawy przyszłego, dynamicznego rozwoju zakładu, zakończono też pierwszą powojenną inwestycję – budowę hali W53 dedykowanej produkcji wózków.

Po wojnie zakład specjalizował się w budowie wagonów towarowych. Początkowo były to niemal wyłącznie węglarki. Od 1950 r. zastąpiły je wagony towarowe kryte, które do połowy lat 70. dominowały w produkcji. Budowano również cysterny, a w 1964 podjęto produkcję lokomotyw spalinowych. W latach 1961-1967 wytwarzano też aparaturę chemiczną, różnego typu zbiorniki. W sumie do 1975 r. zakład opuściło 117.000 różnego typu wagonów towarowych, ok. 4500 cystern, ponad 1000 lokomotyw i ok. 54000 ton różnych konstrukcji stalowych, w tym 9000 ton konstrukcji mostowych. Produkcja wagonów kolejowych stanowiła w 1975 r. ponad 93% wartości produkcji zakładu, konstrukcje stalowe, m.in. klatki górnicze, elementy wież nadszybowych, mosty suwnicowe, zajmowały już mało znaczącą pozycję w bilansie wartości produkcji.

Pod koniec lat 80 tych doszło do zmian gospodarczych skutkujących spadkiem liczby zamówień na wagony oraz lokomotywy. Zakład zaczął się restrukturyzować. Od 1992 roku funkcjonuje jako spółka akcyjna będąca holdingiem, w której skład wchodziły 4 spółki. Zajmowały się produkcją wagonów i ich remontami, produkcją konstrukcji metalowych, transportem oraz usługami w zakresie wynajmu pomieszczeń. Obecnie obszar ten jest własnością kilku spółek, w działalności których dominuje wynajem pomieszczeń produkcyjnych, magazynowych i biurowych.

Stanisław Januszewski

Koszalińska motoryzacja (1904-1964)

Międzywojenny Koszalin to miasto 25 fabryk i 38 firm handlowych (1929), a jednocześnie dobrze położone, bo dość blisko morza. Koszalin posiadał dobre połączenia z najbardziej atrakcyjną miejscowością jaką było Mielno. Piękna plaża, drewniane przebieralnie, gospody i ładne pensjonaty kusily berlińskich mieszkańców do przyjazdu i wypoczynku. Początkowo do nadmorskich kurortów gości przywoziły omnibusy H. Lamkego. Następnie Koszalin i Mielno połączyła „Mała Kolej Mścice – Mielno” (1904-1913). Po jej likwidacji natychmiast powstała „Kolej Plażowa” (1913-1938) – linia tramwajowa, którą przedłużono do Unieścia, części Mielna, gdzie istniał port rybacki. Jednocześnie powstała komunikacja wodna na jeziorze Jamno (75 osobowe łodzie motorowe) łącząc Koszalin i Mielno (25 km) oraz turystyczne miejscowości nadmorskie. Jezioro było wykorzystywane przez wodnopławce I Eskadry 606 Dywizjonu Dalekiego Rozpoznania. W 1859 powstał w Koszalinie trzykondygnacyjny budynek dworca kolejowego, łącząc Białogard i Koszalin. W 1908 roku przy fabryce części samolotowych LVG (Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Köslin) będącej filią zakładów lotniczych w Hamburgu powstało polowe, trawiaste lotnisko (ul. Morska i ul. Przemysłowa). Lotnisko to wykorzystywano do szko-

leń i do przyjmowania samolotów pocztowych i transportowych. Na Pomorzu istniała cała sieć kolejek wąskotorowych działających do 1939 roku. W okresie 1905 do 1939 ilość mieszkańców wzrosła z 21,5 tys. do 33,5 tys., a obecnie to około 110 tys. mieszkańców.



Reklama silników produkcji Hansa Grade.

W 1879 roku w Koszalinie urodził się Hans Grade. Dorastał w mieście fabryk i rozbudowanej infrastruktury technicznej. W 1904 roku uruchomił w Koszalinie fabryczkę silników do motocykli. W następnych latach skonstruował samolot – trójpłatowiec a w 1909 roku jednopłatowiec „Libelle” uruchamiając jednocześnie fabrykę samolotów (1908-1918). W 1917 roku sprzedał zakład lotniczy i przestawił się na motoryzację. W 1921 roku firma Hansa Grade „Grade Automobilwerke” wypuściła na rynek dwumiejscowy czterokołowy Cyclecar. Chłodzony powietrzem silnik o mocy 12 KM bezproblemowo poruszał pojazd. Maksymalna prędkość wynosiła 100 km/h, a pojazd był testowany na trasie Berlin – Paryż, którą przebył bez awarii.



Samochód konstrukcji Gradego 3 w czasie rajdu berlin-paryż.

Drugim przedsięwzięciem koszalińskim okresu międzywojennego (1924-1938) była firma Traugotta Onnascha „Auto Pałac”. W pierwszym okresie był to warsztat samochodowy (ul. Dworcowa), następnie firma sprze-

dająca samochody ciężarowe i osobowe oraz motocykle. Pan Traugott posiadał również stację benzynową (ul. Morska). Mieszkał przy ul. Zwycięstwa 125, w eleganckiej willi istniejącej do dziś.



Bałtyk - Autobus.



Emblemat Bałtyk.

Powojenny okres koszalińskiej motoryzacji również jest bardzo ciekawy. W 1945 roku powstała Pierwsza Za-

chodniopomska Spółdzielnia Pracy Mechaników Samochodowych. Przedsiębiorstwo to naprawiało wszelkie pojazdy ciężarowe świadcząc z czasem usługi dla miejscowej ludności. W 1957 roku ze Spółdzielni Mechaników Samochodowych (SMS) wyjechał autobus o nazwie „Bałtyk”. Pojazd konstrukcyjnie był oparty na podwoziu samochodu ciężarowego STAR wykorzystując jego silniki. Autobus przypominał Stara N-50 (prototyp z 1948 r.). Po wejściu na rynek motoryzacyjny czeskiego autobusu Skoda 706 RTO Karosa, a w Polsce produkowanego jako Jelcz 043 (1959-1986) wykorzystywano podwozia tego ostatniego pojazdu. Nadwozie „Bałtyku” było własnego projektu. Powstały dwie generacje tego autobusu. W 1962 spółdzielnia podporządkowana została Zjednoczeniu

Przemysłu Budowlanego i zmieniła nazwę na Fabrykę Urządzeń Budowlanych (obecnie Bumar Koszalin). Głównym odbiorcą autobusów „Bałtyk” były spółdzielnie i wojsko. Autobusy „Bałtyk” jeździły między innymi w Krajowej Spółdzielni Komunikacyjnej w Poznaniu, która posiadała ich najwięcej i w MPK w Lublinie. Do przewozu pracowników i celów turystycznych służyły w Hucie im. Lenina w Nowej Hucie, Zakładach Przemysłu Wełnianego w Bielsku – Białej, KWK „Michał” Siemianowice Śląskie i w wielu innych śląskich kopalni. Nie zachował się żaden pojazd oraz dokumentacja, jak i szczegółowe opisy tego autobusu. Prawdopodobnie powstało ponad 200 pojazdów i kilka wersji luksusowych.

Piotr Pluskowski

DZIEDZICTWO

Elektryczne Zespoły Trakcyjne typu ER1.

Elektryfikacja kolei w ZSRR rozpoczęła się w latach 20. XX w. Wraz z nią pojawiły się elektryczne zespoły trakcyjne serii S. Pod względem konstrukcji, były to, jak na owe czasy, pojazdy nowoczesne i charakteryzujące się dużą pojemnością. Ich wprowadzenie do ruchu rozwiązało wiele problemów komunikacyjnych w gęsto zaludnionych aglomeracjach na terenie tego państwa. Produkcja EZT typu S trwała do lat 50. XX w., w tym okresie ich konstrukcja była już przestarzała, a parametry pomimo wprowadzanych modernizacji, niewystarczające dla potrzeb rozrastającego się ruchu.



Skład ER1-234 na Krymie (źródło: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/df/ER1-234.jpg?uselang=ru>)

Plany przejścia kolei ZSRR na system zasilania napięciem 3000kV prądu stałego, przyczynił się do rozpoczęciem prac nad nową konstrukcją. Jeszcze w połowie lat 50. XX w., powstał prototypowy skład serii SN bazują-

cy na serii SR3.. Charakteryzował się lepszym przyspieszeniem i wyższą prędkością konstrukcyjną (130km/h zamiast 85km/h). Zastosowano także nowoczesną obłą stylistykę. Zebrane podczas testów doświadczenia po-



Wnętrze wagonu (źródło: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Salon_ER-256.jpg)

skutkowało rozpoczęciem prac nad EZT typu ER1 (elektryczny ryski typ 1) w zakładach RVR w Rydze i zakładach Dynamo w Moskwie. Pierwszy skład zbudowany w Rydze z osprzętem moskiewskim opuścił zakład RVR w 1958 roku. ER1-01 „Komsomolski” skierowano na trasę Moskwa Leningradzka – Klin (na trasie Kolei Państwowej). Pozytywne doświadczenia spowodowały rozpoczęcie seryjnej produkcji. Łącznie do 1962 roku wyprodukowano 259 składów po 10 wagonów każdy. Pierwotnie nowe jednostki były dostosowane do obsługi węzła moskiewskiego, gdzie występowały tylko perony wysokie. Z biegiem czasu zaczęły być jednak przebudowywane i dostosowywane do obsługi stacji o peronach niskich lub ich braku.

Typowy skład jednostek ER1 składa się z 2-5 sekcji po dwa wagony każda. Sekcja składała się z jednego wagonu silnikowego (S) i jednego doczepnego (D) lub rozrządczycę (R), i zasilana była z jednego pantografu. Składy można było łączyć w następujące kombinacje:

R+S+D+S+D+S+S+D+S+D+S+R (12 wagonów), R+S+D+S+D+S+S+D+S+R (10 wagonów), R+S+D+S+S+D+S+R (8 wagonów), R+S+D+S+S+R (6 wagonów), R+S+S+R (4 wagony). Każda sekcja mogła pracować oddzielnie, co ułatwiało naprawy, obsługę w lokomotywniach i modernizację. Częstą praktyką była podmiana sekcji w obrębie składu. Nie jest więc niczym niezwykłym widok składu serii ER1 posiadającego różne malowania w zależności od sekcji. Jako ciekawostkę należy zaznaczyć, że eksploatowano także składy ER1, gdzie jedną sekcję z wagonem rozrządczym zastępował elektrowóz, bądź spalinowóz. Maksymalna długość składu ER1 została określona na 12 wagonów ze względu na osiągnięcie w takim zestawieniu maksymalnego obciążenia prądnic w wagonach rozrządczych. Wagony

posiadały w sumie cztery wejścia, na każdą stronę na ich końcach. Przedśionki oddzielone były od części pasażerskiej poprzez zastosowanie dwupłatowych pneumatycznych drzwi przesuwanych. W części pasażerskiej, po obu stronach znajdowały się ławki 6-osobowe w układzie 3+3..

W ramach serii ER1 powstały także dwa składy (ER1-91 i ER1-92) wyposażone w automatyczny system sterowania, który testowano w latach 1960 – 1963. Niestety okazało się, że nie spełnił pokładanych w nim nadziei i został zdemontowany.

ER1 stał się zaczątkiem wielkiej serii różnych typów produkowanych do dziś na terenie byłego ZSRR. Od składów typu ER6, ER2 po składy ER33, które trafiły do Bułgarii, czy składy spalinowe typu DR1. Składy te są dalej eksploatowane (wg stanu na rok 2021) na Kolei Dnieprowskiej na Ukrainie. Spotkać je można w ruchu w okolicach Dniepra (dawny Dniepropietrowsk) i Zaporozża.

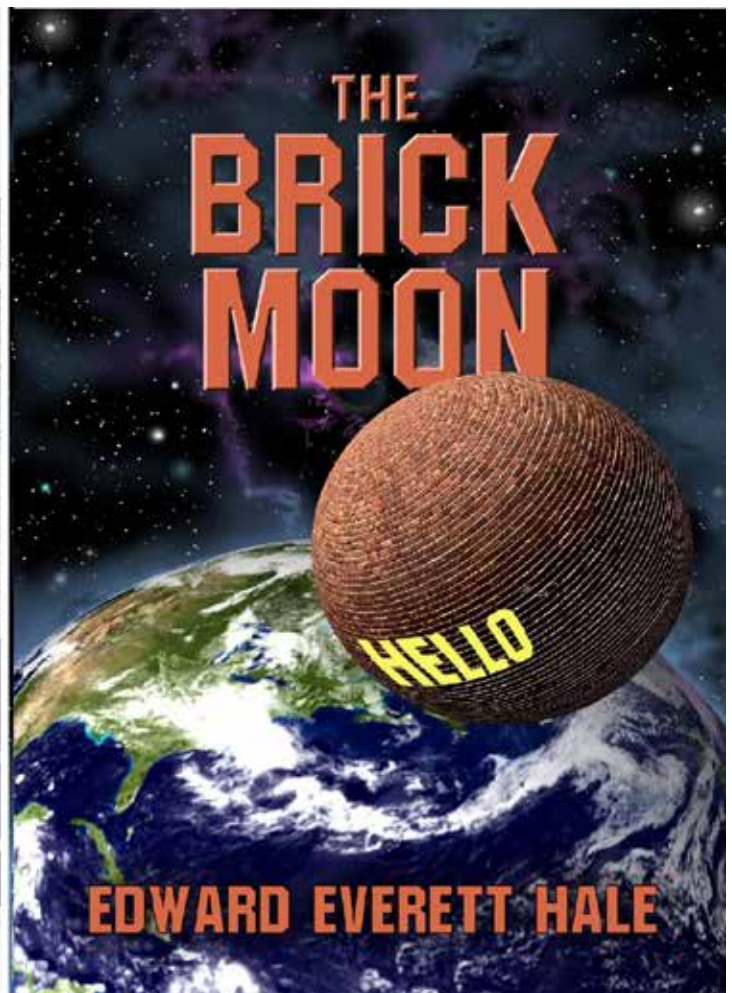
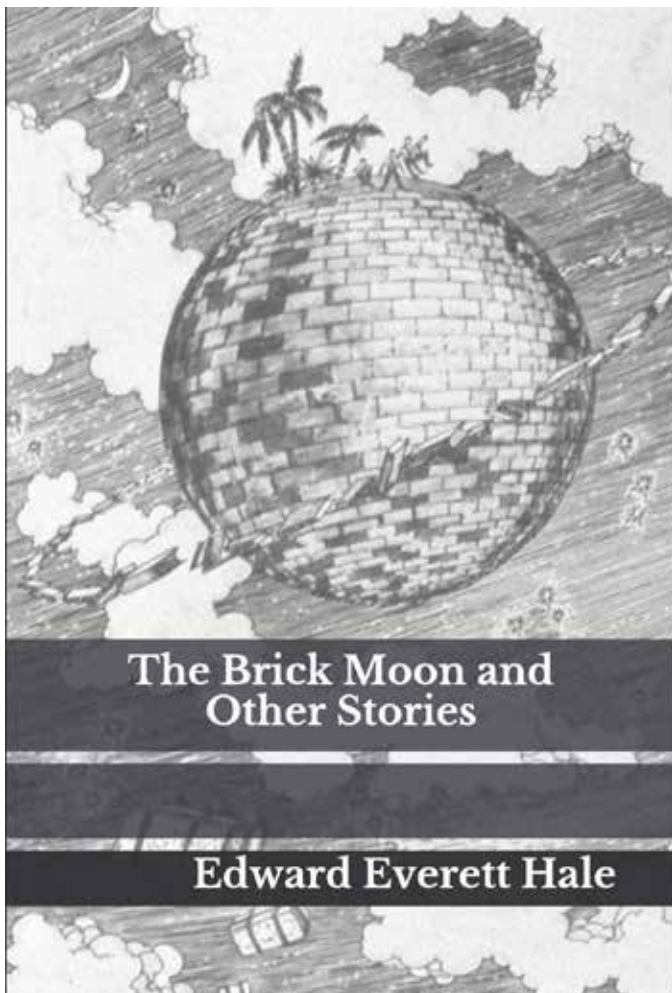
Krzysztof Lipień

Ceglany Księżyc - The Brick Moon House

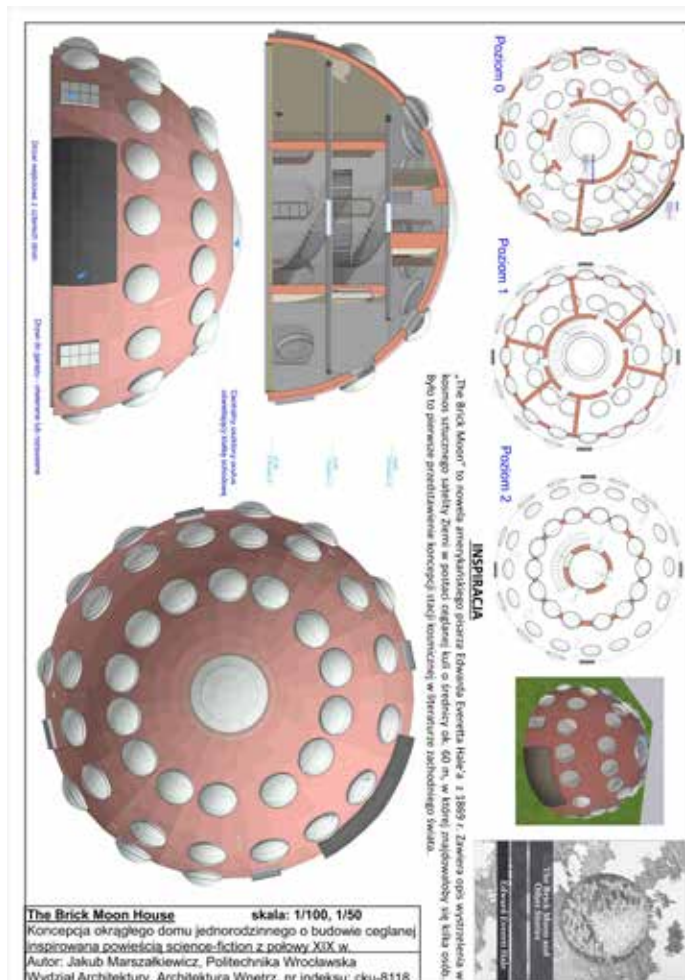
Artykuł przedstawia moją koncepcję okrągłego domu jednorodzinnego o budowie ceglanej inspirowanej powieścią science-fiction z połowy XIX w.

„The Brick Moon” to nowela amerykańskiego pisarza Edwarda Everetta Hale’a z 1869 r. W tłumaczeniu na język polski jej tytuł brzmiałby „Ceglany Księżyc”, prawdopodobnie książka ta nigdy nie ukazała się w naszym języku. Zawiera opis wystrzelenia w kosmos sztucznego satelity w postaci ceglanej kuli o średnicy ok. 60 m, w której znaj-

dowałyby się kilka osób. Było to pierwsze przedstawienie koncepcji stacji kosmicznej w literaturze zachodniego świata. Satelita ten miał pełnić rolę geostacjonarnego punktu nawigacyjnego, względem którego można by ustalać pozycję obiektów na ziemi. Była to, więc także pierwsza znana koncepcja zastosowania nawigacji satelitarnej.



Okładki dwóch wydań powieści „The Brick Moon”.



Niniejszy projekt zawiera ogólny kształt domu zaczerpnięty z koncepcji ceglanej bazy kosmicznej Hale’a. Pierwsza kondygnacja posiada garaż z otwieranymi lub rozsuwanymi drzwiami. Na środku dachu ostatniej kondygnacji znajduje się oszklony oculus, który oświetla klatkę schodową.

Aby nawiązać do „kosmicznych” tradycji związanych ze wspomnianą książką, w konstrukcji domu przewidziano okrągłe okna, przypominające nieco okna stacji kosmicznych oraz pierwszych okrętów podwodnych z przełomu XIX i XX w.

Do pewnego stopnia można w tej koncepcji doszukać się elementów modnego obecnie stylu steampunk.

Projekt został wysłany na Konkurs Architektury Ceglanej, który odbędzie się w Warszawie po wakacjach 2021 r.

Jakub Marszałkiewicz

Koncepcja domu jednorodzinnego nawiązująca do „Ceglanej Księżycy” z XIX w.

Lodołamacz parowy Łaba

Wymiary:

długość	30,30 m
szerokość	7,45 m
Zanurzenie	Maks. 1,60 m

Łaba to ostatni zachowany rzeczny lodołamacz parowy w Niemczech. Został zbudowany jako ostatni z ośmiu statków zbudowanych dla utrzymania żeglowności Górnej Łaby w stoczni „Gebrüder Weimann” na zlecenie Pruskiej Administracji Łaby w latach 1888-1911. Koszt budowy to 90 000 ówczesnych Marek.



Stocznia Weimann ok 1900 roku.

Przez długi czas jego portem macierzystym był Lauenburg. Statek w miesiącach zimowych utrzymywał żeglowność drogi wodnej środkowej i górnej Łaby oraz Kanału Łaba-Lubeka. Jest wyposażony w oryginalny kocioł opalany węglem oraz historyczną maszynę parową o podwójnym rozprężaniu.

Lodołamacze parowe, takie jak „Elbe”, pchały swoje kadłuby na lód, aby go zmiażdżyć swoim ciężarem. Często statki musiały „boksować”, czyli kilka razy najechać, by lód się łamał. Lodołamacze zawsze działały płynąc pod prąd, aby poluzowane kry mogły odpłynąć



Dwucylindrowy silnik parowy statku.



Statek Łaba na lodołamaniu nieopodal Hamburga.

Od lat pięćdziesiątych mocniejsze statki motorowe stopniowo zastępowały stare lodołamacze parowe. Rosnące koszty utrzymania statku sprawiły, że był używany do 1972 roku.

W 1982 roku został przekazany do Technikmuseum Berlin przez osobę prywatną w formie wymiany w zamian za inne eksponaty. Statek, który wymagał renowacji został przekazany do Enkhuizen w Holandii w 1987 roku. Stamtąd obecny właściciel, Matthias Kruse, dziesięć lat później przywiózł go



Obecnie statek stanowi ozdobę wielu parad.

z powrotem na Łabę i przygotował statek do wypłynięcia do portu w Hamburgu. Od 2006 roku statkiem opiekuje się stowarzyszenie Förderverein Dampfeisbrecher Elbe e. V. Jako organizacja non-profit z pomocą wolontariuszy zapewnia personel sterujący oraz dba o jednostkę. Obecnie lodołamacz jest zarejestrowany jako statek pasażerski dla 150 osób i stoi przycumowany w Hansahafen.

Polskie lotnictwo morskie w latach 1923-1939 czyli czas hydroplanów polskiej produkcji

Na przełomie lat 1931/1932 rozpoczęło się wycofywanie ze służby liniowej w polskim lotnictwie morskim francuskich wodnopłatowców. W 1930 roku tytułem „uzupełnienia sprzętu latającego” skierowano do Pucka pięć samolotów... z podwoziem kołowym, krajowej konstrukcji i produkcji typu Bartel BM 5c (BM-300), których używano jako samolotów treningowych w II Eskadrze Liniowej „Rugia” i Eskadrze Szkolnej. W grupie wodnopłatowców głównym dostawcą sprzętu latającego dla MDLot. został krajowy producent - Zakłady Mechaniczne Plage & Laśkiewicz (ZMP&L) z Lublina, które podjęły się produkcji ciężkich hydroplanów liniowych konstrukcji zespołu inż. Jerzego Rudlickiego typu R VIII bis/ter/hydro „Lublin” jak i lekkich hydroplanów liniowych i szkolnych – wodnosamoloty pływakowe - typu R XIII bis/ter/G/hydro „Lublin” - podstawowego sprzętu latającego polskiego lotnictwa morskiego do 1939 roku.



Pełna gala – pododdział reprezentacyjny Morskiego Dywizjonu Lotniczego defilujący w bazie podczas święta jednostki - źródło: zbiory MDLot.

W 1932 roku poruszono kwestię budowy na Helu nabrzeża, stoczni i mola dla wodnopłatowców w planowanej tam nowej bazie lotnictwa morskiego – tym samym Puck miał stać się bazą prowizoryczną. Pomocniczymi bazami MDLot. w głębi kraju miały być: Modlin i rejon Narwi; Dęblin i rejon ujścia Wieprza. Zmiany w polskim lotnictwie morskim objęły także stanowiska dowódcze. Dotychczasowy dowódca MDLot., kmdr ppor. pil. obs. Karol E. Trzaska-Durski, odszedł do Kierownictwa Marynarki Wojennej, gdzie niebawem stanął na czele Szefostwa Lotnictwa Morskiego KMW. Nowym dowódcą MDLot. a zarazem jej ostatnim dowódcą czasu pokoju aż do września 1939 roku został kmdr ppor./por. pil. Edward Szystowski (lotnik i specjalista w dziedzinie okrętów podwodnych). 14 grudnia 1933 roku zatwierdzono nowy schemat organizacyjny MDLot. i rozwiniętej do stanu pełnej eskadry Rzeczej Eskadry Lotniczej. W latach 1934/1935 wskutek zakończenia realizacji dostaw sprzętu latającego z lubelskiej wytwórni rozpoczę-

tych trzy lata wstecz, w MDLot. znajdowały się:



Tuż przed lotem – wodnosamolot typu R-XIII ter/hydro „Lublin” nr 713 przygotowywany do startu do lotu - źródło: zbiory MDLot.

I Eskadra Liniowa wyposażona w ciężkie wodnosamoloty liniowe typu R VIII bis/ter/hydro „Lublin”, lekkie wodnosamoloty liniowe i szkolne typu R XIII ter/hydro „Lublin”;

II Eskadra Liniowa wyposażona w wodnosamoloty typu R XIII ter/hydro „Lublin”, R XIII G/hydro „Lublin”;

Eskadra Szkolna - wodnosamoloty typu R XIII bis/hydro „Lublin”, R XIII ter/hydro „Lublin” i BM 300;

Pluton Samolotów Towarzyszących doraźnie wystawiany latem ze składu II Eskadry Liniowej;

Rzeczna Eskadra Liniowa w Pińsku,

zaś projektowane do sformowania w najbliższym czasie dwie Eskadry Torpedowe miały być wyposażone w wodnosamoloty krajowych typów R XX „Lublin” i R XXII co pozostało w sferze planów.

Po raz pierwszy w 1927 r. zaś latem 1935 r. po raz drugi MDLot trafił do historii polskiego kina. Wodnosamoloty i lotnicy jednostki trafiły w okresie II Rzeczypospolitej na plany filmowe filmów „Zew Morza” i „Rapsodia Bałtyku”. W 1932 roku przy MDLot. utworzony został Ośrodek Przystosobienia Wojskowego Lotniczego, który mieścił się na lotnisku komunikacyjnym w Rumi-Zagórzcu.



Puck 1934 – widok na bazę Morskiego Dywizjonu Lotniczego podczas wizyty kurtuazyjnej lotników szwedzkich - źródło: zbiory MDLot.

Do 1939 roku wodnosamoloty MDLot. w ramach wizyt zagranicznych gościły w latach 1928-1934 w Rydze, Libawie i Kopenhadze jako „skrzydlaci ambasadorowie” Rzeczypospolitej. Ostatniego dnia pokoju na starym kontynencie, 31 sierpnia 1939 roku, Ordre de Bataille MDLot. było następujące:

dowódca – kmdr por. pil. Edward Szystowski; zastępca dowódcy – kmdr ppor. pil. Kazimierz Szalewicz; oficer taktyczno-operacyjny – kpt. mar. obs. Aleksander Krawczyk; I Eskadra Dalekiego Rozpoznania (Liniowa) – dowódca kpt. mar. pil. Roman Borowiec, II Eskadra Bliskiego Rozpoznania (Liniowa) – dowódca kpt. mar. pil. Antoni Wacięga, Eskadra Szkolna MDLot., której ostatnim dowódcą był kpt. obs. Aleksander Krawczyk. MDLot. w Pucku dysponował w tym czasie 21 wodnosa-

molotami i samolotami na podwoziu kołowym:



Lotnicza służba nad Bałtykiem – oficer lotnictwa morskiego z fotoaparatem w kabine wodnosamolotu typu R-XIII ter/hydro „Lublin” przygotowujący się do startu do lotu - źródło: zbiory MDLot.



Przemyslanin w Pucku – paszport bosmata Władysława Szopy z okresu odbioru w Monfalcone koło Triestu wodnosamolotów typu CANT Z-506B „Airone” – źródło: zbiory R. Buji

- dwa wodnosamoloty liniowe typu R VIII ter/hydro „Lublin”;
- 10 wodnosamolotów szkolno-treningowych typu R XIII bis/ter/G/hydro „Lublin” (prawdopodobne numery;
- wodnosamolot szkolno-treningowy typu R XIII bis/hydro „Lublin” tzw. ślepek, do lotów bez widoczności;
- jeden samolot R XIII G „Lublin” na podwoziu kołowym;
- dwa wodnosamoloty dyspozycyjne dowódcy MDLot. typu Schreck FBA 17HE2;
- jeden wodnosamolot szkolny typu RWD 17W;
- jedna amfibia szkolno-turystyczna typu Nikol A 2;
- jeden wodnosamolot torpedowo-bombowy typu CANT Z 506B „Airone”;
- dwa samoloty sportowe typu RWD 13 (SP ATB, SP BML).

W takiej sytuacji polskie lotnictwo morskie zastał wybuch II wojny światowej 1 września 1939 roku.



Nieproszona wizyta - samolot typu Heinkel He-70 „Blitz” D-OMFB Deutsche Lufthansa na lotnisku Rumia-Zagórze 25 VI 1938 r. – źródło: zbiory Muzeum MDLot.

Zalogi wodnosamolotów niemieckiego lotnictwa morskiego loty rozpoznawcze w rejonie polskich wód terytorialnych rozpoczęły 23 sierpnia 1939 r. w celu rozpoznania polskich portów, bazy MDLot., ruchu statków na wodach Zatoki Gdańskiej i w rejonie Gdyni, jak i umocnień nadbrzeżnych Rejonu Umocnionego Hel. 1 września 1939 roku baza MDLot. o godz. 6.00 (wg relacji polskich lotników morskich o godz. 5.18, 5.30, tuż przed 6.00), zaatakowana została z powietrza przez załogi samolotów bombowych typu Heinkel He-111 E i H z Kampfgeschwader 1. i I./KG. 152. Wojenna karta MDLot była wyjątkowo krótka. Brak dowódcy, który zginął podczas bombardowania bazy, chaotyczna ewakuacja wodnosamolotów na Półwysep Helski i rozstrzelanie ich przy helskim brzegu przez wodnosamoloty niemieckiego lotnictwa morskiego w dniach 2-3 września 1939 roku zakończyło „bojową” historię jednostki.



Polski wrzesień 1939 r. – wodnosamoloty typu R-XIII ter/G/ hydro zniszczone na helskiej plaży – źródło: zbiory ppłk dr Tomasz Kopańskiego

Epizod z ewakuacją najnowocześniejszego wodnosamolotu jednostki jakim był CANT Z-506B „Airone” w głąb kraju swój finał miał 11 września 1939 roku na Jeziorze Siemień pod Parczewem, gdzie został on zniszczony przez samolot Luftwaffe. Ostatnie strzały w historii jednostki oddali marynarze z jej lądowych pododdziałów w obronie Półwyspu Hel. Smutno zakończyła się historia puckiej jednostki, tak jak i smutny był „polski wrzesień”...

10 września 1939 roku, o godz. 09.45 Puck został opanowany przez oddziały niemieckie zaś 33 minuty później, o godz. 10.18 tego samego dnia niemieckie wodnosamoloty z Küsten Aufklärungstaffel 1./506 wodowały w Pucku, na terenie wodowiska bazy MDLot. 12 marca 1945 roku z Pucka zostały wyparte przez atakujące siły Armii Czerwonej w stronę Półwyspu Helskiego ostatnie oddziały Wehrmachtu, kończąc czas „niemieckiej gościny”. W 1946 roku do Pucka



Zatoka Pucka – październik 1939 – okręt Kriegsmarine z zdobyteczną amfibią typu Nikol A-2 na pokładzie ciągnący na holu wodnosamolot typu Heinkel He-114 – źródło: zbiory MDLot.

Do polskiej załogi na Helu! 225 210

Oksywiska Kępa jest z dniem 19. 9. br. popołudniu w rękach niemieckich. Załoga prócz rannych i zabitych znajduje się w niewoli.

W Polsce samej jest armia polska rozbita, zniszczona wrgi. w niewoli. Nad samą Bzurą wzięto 170.000 żołnierzy do niewoli.

Niemieckie siły zbrojne stoja koło Lwowa, Brześcia i Białegostoku oraz łączą się z siłami zbrojnymi Rosji, które w dniu 17. 9. przekroczyły granice Polski od Dąwiny aż do Dniestru.

Warszawa jest otoczona. Przedmieścia Warszawy są obsadzone przez niemieckie siły zbrojne. Warszawa stoi przed bliskim upadkiem.

Prezydent Mościcki, Marszałek Smigły-Rydz oraz rząd polski zbiegł do Rumunii i został internowany. Wobec tego dalszy opór wszelkich gniazd jest zbyteczny.

Wzywamy Was do zaniechania niepotrzebnego rozlewu krwi i poddania się półwyspu Helu!

Wywieście białą chorągiew!

Żaden człowiek waszego poddania w tych warunkach nie nazwie tchórzostwem. Jak dzielne oddziały na Oksywiskiej Kępie, tak i załoga na Helu ma przysługujące każdemu żołnierzowi traktowanie zapewnione.

Opowiada się Wam, że Niemcy polskich jeńców nie traktują i rozstrzelują. To kłamstwem tych, którzy chcą Was nakłonić do dalszego bezcelowego oporu!

Waszycy jeńcy wojenni, jak na dzielnych przeciwników przystało, będą przyzwyczajeni i ludzko traktowani!

O ile nie wywieście białej chorągwi i nie poddacie się, poniesiecie tego skutki!

Powitamy: Przyjdźcie do nas! Pomycie o swoich rodzinach, swoich żonach i dzieciach! Les spoczywa w waszych rękach!

Ulotka niemiecka wzywająca do kapitulacji obrońców Rejonu Umocnionego Hel w 1939 r. – źródło: zbiory Bundesmilitärarchiv Freiburg

powróciły samoloty Plutonu Łącznikowego lotnictwa morskiego zaś w 1994 roku III Rzeczpospolita doczekała



Puck - replika wodnosamolotu pływakowego typu R-XIII G/hydro „Lublin” nr 718, foto S. Januszewski.

się Gdyńskiej Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej im. kmdr por. pil. Karola E. Trzaska-Durskiego, w której bazach – 43. „Oksywska” Baza Lotnictwa Morskiego i 44. „Kaszubsko-Darłowska” Baza Lotnictwa Morskiego - obchodzony jest w 2020 roku jubileusz 100-lecia lotnictwa morskiego i 60-lecia używania w służbie morskiej śmigłowców.

W Pucku powstało Stowarzyszenia Morskiego Dywizjonu Lotniczego zaś w wrześniu 2014 r. otwarto tam z inicjatywy prof. nadzw. dr hab. Andrzeja Olejko Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego, które mieści się w jednym z historycznych budynków dawnej bazy Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku i dzięki jego gospodarzom w postaciach Ireneusza Makowskiego i Krzysztofa Krężela, rozwija się dynamicznie. Pierwszy piknik histo-

ryczny „Lotniczy Puck” organizowano w 2015 r. latem na puckiej „zielonej plaży” zaś historię wodnosamolotu typu CANT Z-506B „Airone”, którego szczątki po opisaniu jego historii przez Tadeusza Chwałczyka i prof. nadzw. dr hab. Andrzeja Olejko wydobył z Jeziora Siemień zespół programu TVP 3 „Było nie minęło”. W oparciu o scenariusz i w reżyserii prof. nadzw. dr hab. Andrzeja Olejko TVP 3 Rzeszów przedstawiła w tym samym roku filmową historię „polskiej czapli” w ramach cyklu „Zakamarki Przeszłości”.

W Pucku historia polskiego lotnictwa morskiego jest kontynuowana – tamtejsze muzeum posiada replikę wodnosamolotu pływakowego typu R-XIII G/hydro „Lublin” nr 718 oraz rokrocznie organizuje piknik historyczny „Lotniczy Puck”.

Andrzej Olejko

Samoloty F-16 w Iranie

W obliczu dzisiejszych relacji, między USA, a Iranem niewiarygodnie wręcz brzmi fakt, iż w 1975 r. rząd Szacha złożył w USA zamówienie na 160 (z opcją na 140 następnych) F-16A/B. Pierwsze odmiany F-16 były wtedy najnowszym krzykiem techniki a Iran (rządzony jeszcze przez prozachodniego Szacha) miał być pierwszym zagranicznym użytkownikiem Fighting Falcona. W 1979 r.

doszło jednak do obalenia Szacha przez islamskich fundamentalistów i kontakty z Zachodem zostały zerwane. Zatrzymanie kontraktu na F-16 dla IIAF (Imperial Iranian Air Force) doprowadziło do wzrostu ceny jednostkowej dla odbiorców z NATO. Wszystkie wyprodukowane irańskie F-16 zostały ostatecznie odebrane przez Izrael. Amerykanie zdążyli jednak przeszkolić w 1978 r.

pewną liczbę irańskich mechaników na ten typ samolotu, a także dostarczyć do Iranu zapas części zamiennych do F-16.

W XXI w. media doniosły, iż jeden F-16 został dostarczony w 2006 r. z Wenezueli i wykonywał loty testowe w Iranie. Opublikowano zdjęcia oficerów irańskich oglądających jego dwumiejscową kabinę (jest to więc F-16B). Jedno z nich tu załączam. W sieci krążą także rysunki oraz zdjęcia rzekomych



reklamowego dla Iranu przedstawiający irańskiego F-16A podczas lotu nad pustynią, który tutaj załączam. Co ciekawe, ma on wypłaszczony dziób, podobnie jak prototyp YF-16 z 1975 r. Wąski kształt w prototypie był spowodowany brakiem stacji radiolokacyjnej. Trudno, więc powiedzieć czy rysownik po prostu skopiował kontury YF-16, czy może rozpatrywano dostarczenie Iranowi jakiejś zużożonej odmiany F-16A bez radaru. Biorąc pod uwagę, iż pierwsze F-16A



irańskich F-16A, jednak prawdopodobnie są to fotomontaże (wybrane zdjęcia w załączeniu).

W Internecie można znaleźć także rysunek z prospektu

były w większym stopniu samolotami szturmowymi, niż klasycznymi myśliwcami, miałyby to jakiś sens.

Jakub Marszałkiewicz

OCHRONA ŚRODOWISKA

Mała hydrotechnika w RDLP we Wrocławiu. Systemy wodne Nadleśnictwa Oława

Lewobrzeżna część terytorium Nadleśnictwa Oława, to prawie bezleśne tereny o intensywnym rolnictwie na wysokiej klasy glebach. Piaszczyste gleby Równiny Oleśnickiej porastają bory i lasy mieszane z dominacją sosny. Najcenniejsze lasy Nadleśnictwa grupują się w pradolinie i na prawym brzegu Odry. Liściaste lasy łęgowe, praktycznie bez sosny, rosnące na nadrzecznych madach, w zalewowej pradolinie Odry, stanowią ok. 21% ogółu lasów Nadleśnictwa. Pod względem przyrodniczym i różnorodnych funkcji ochronnych są najwartościowsze. Tereny łęgowe, znamienne są wilgotnymi lasami o wysokiej naturalności, z licznymi starorzeczami, moczarami, bogactwem gatunków świata roślin, grzybów i zwierząt. Dla amatorów spacerów pieszych lub rowerowych atrakcyjniejsze mogą okazać się pachnące żywicą, świetliste bory, w sezonie darzące bogactwem jagód i grzybów. Liczne parkingi, miejsca postojowe i biwakowania umożliwiają przyjemne spędzenie czasu wśród leśnej sceny, z dala od zgiełku wielkiego miasta. Jednak nieprzestrzeganie przepisów przeciw-

pożarowych przez ludzi przebywających w lesie to największe zagrożenie pożarowe na terenach leśnych. Największe natężenie występowania pożarów występuje wczesną wiosną, z powodu wypalania traw, oraz latem, ze względu na wysokie temperatury powietrza i niską wilgotność ściółki. W płomieniach giną liczne gatunki fauny i flory łąkowej i leśnej, następuje zubożenie przyrody.

Wobec takich wyzwań Nadleśnictwo Oława podejmuje działania ukierunkowane na zapobieganie powstawaniu lub minimalizację negatywnych skutków zjawisk naturalnych takich jak: niszczące działanie wód wezbraniowych, powodzie i podtopienia, susza i pożary. Największym działaniem jest udział w Projekcie Unii Europejskiej 2014-2020 r. tzw „małej retencji nizinnej”. Obecnie, jednym z zadań tego projektu w dolinie Widawy jest odtworzenie systemu pod nazwą „Mokradła Łaziszki”.



Fragment odtwarzanego obecnie systemu wodnego pod nazwą „Mokradła Łaziszki”.

W mniejszej skali prowadzony jest program Marszałka województwa dolnośląskiego pn: „Bioróżnorodność”.



Podpisanie Porozumienia z Marszałkiem województwa dolnośląskiego w sprawie realizacji programu „Bioróżnorodność”.

Wszelkie działania ukierunkowane na zapobieganie powstawaniu lub minimalizujące negatywne skutki zjawisk przyrodniczych bazują na systemach wodnych. Dolina rzeki Odry jest bogata w starorzecza, w których stagnuje woda, a doprowadzana jest siecią różnorodnych urządzeń wodnych lub zasilana wlewaniami wezbrań powodziowych. Inwentaryzacja stanu budowli wpustowych wód na ten obszar i „próba” rewitalizacji była przedmiotem programu „Bioróżnorodność”. Uzyskanie pełnej przepustowości systemów nawadniających napotkało na trudności wynikające z położenia urządzeń wodnych na terenach różnych właścicieli.



Stan przepustowości urządzeń wlotowych wód z Kanału Janowickiego do kompleksów leśnych.

Dodatkowym problemem okazała się niemożność zwiększenia napływu wód z obszaru pól prawobrzeżnej Odry. Zwiększenie ich przepływu wprost na teren lasów Nadleśnictwa Oława okazało się niemożliwe ze względu na konieczność pokonania prawnych i mentalnych trudności, tym większe, że tereny pożądanego działania . położone są nie tylko w dwóch różnych Leśnictwach i Nadleśnictwach, ale także w dwóch różnych obszarach administracyjnych: Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu i w Katowicach oraz dwóch województw: dolnośląskiego i opolskiego – zarządzanych przez dwóch Marszałków i Wojewodów.

Po rozdzieleniu w ubiegłych latach przelewu wód powodziowych pomiędzy zlewniami Oławy i Odry – Nadleśnictwo zmagają się z dwoma charakterami zjawisk powodziowych. Najciekawszym obiektem jest Jezioro Dziewicze, które (w ramach gminnego polderu Kotowice o pojemności 24 mln m³) swą retencją powodziową uzyskuje zarówno od strony rzeki Oławy, jak i od strony miejscowości leżących powyżej jeziora. Obecnie trwają

prace w ramach Projektu „małej retencji nizinnej”, w wyniku których – z zachowaniem wszelkich ograniczeń środowiskowych – jezioro zostanie zaopatrzone w kompleks urządzeń sterujących tym systemem.



Zamknięty przepływ wód do kompleksu lasów łęgowych przez przepompownię - zrzut wód rowem melioracyjnym bezpośrednio do rzeki Smortawy po stronie województwa opolskiego.

W zlewni Odry kompleksy leśne są zalewane wodami powodziowymi wprowadzanymi na polder „Lipki-Oława” przez służę wlotową.



Widok budowli wlotowej od strony polderu (wody dolnej).

nowano priorytetowe zadanie rezerwowe: budowę przepławki dla ryb przy jazie na Smortawie – na brzegu lewym, po stronie szkółki leśnej.

Obecnie trwa realizacja „Planu gospodarowania wodą w Nadleśnictwie Oława na terenie leśnictwa Bystrzyca/Oława”, który zostanie zrealizowany na rzecz Nadleśnictwa przez Biuro Urządzania Lasu i Gospodarki Leśnej w Brzegu. Jego celem jest m.in.

- zinventaryzowanie potrzeb rewitalizacyjnych tego terenu, zalewanego okresowo wodami powodziowymi. Przewidywany jest drugi etap – dotyczący terenów położonych poniżej analizowanych leśnictw.

MPWiK we Wrocławiu planuje ponownie udrożnienie i modernizację systemu awaryjnego zasilania pól wodonośnych Wrocławia wodą z Odry, przebiegającego przez zespół naturalnych i sztucznych obiektów położonych w większości w lasach Nadleśnictwa Oława. Granice administracyjne Nadleśnictwa sięgają terenów wodonośnych miasta Wrocławia.

W latach 2017-2018, w ramach Projektu Unii Europejskiej POIiŚ 2014-2020, tzw „małej retencji nizinnej”, pla-

Ryszard Majewicz
St. Specjalista ds. gospodarki wodnej
Koordynator regionalny
Wydział Koordynacji Projektów Środowiskowych
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych we Wrocławiu

Zdrada narodowa

23 marca 2021 r., przypadała 253. rocznica jakże niechlubnego wydarzenia, gdy Senat Rzeczypospolitej wezwał, (...) rosyjskie wojska, aby obcą ręką stłumić konfederację barską. Ta nieokrażona rocznica przypominała (...) o tym wstydzonym końcu I Rzeczypospolitej.

Pocieszające jest to, że nawet jeżeli niektórzy Polacy zdradzali, to polski ogół wiedział, że czynią źle, i stawiał ich pod pręgierz patriotycznej opinii publicznej. Dobrzy byli ci, którzy walczyli za ojczyznę, czy to w czasach, gdy liczyła ona milion kilometrów kwadratowych i była największym terytorialnie państwem w Europie, czy w czasach, gdy nie było jej na mapie. (...) Już nasi przodkowie w odległych czasach I Rzeczypospolitej jednoznacznie negatywnie oceniali zdradę. (...) Kiedyś w dawnej Polsce mówiono (...): „Dawne to są obyczaje, zdrada zdradą się oddaje”. (...)

A tak oto zdradę definiuje Aleksander Brückner w swoim „Słowniku etymologicznym języka polskiego” (1927): „Zdrada, zdradzić; zdradźca, z tego zdrajca, ale: zdradziecki; zdradliwy (...), por. rada – niem. Verrath”. Ciekawe, że filolog stawia też tezę, iż zdrada pochodzi od rady, a ta jest „zachodniosłowiańską pożyczką z niemieckiego słowa Rath; która z kolei z Polski przeszła na »Ruś, Małą i Białą«”.

Obszerniej zaś rzecz ujmują „Ilustrowana encyklopedia” Trzaski, Everta i Michalskiego, wydana w latach 30. w Warszawie, która podaje: „Zdrada – przestępstwo wymierzone przeciwko istnieniu państwa. Są dwa zasadnicze typy zdrady: zdrada stanu i zdrada kraju. Pierwsze jest zamachem na bezpieczeństwo wewnętrzne państwa, w szczególności na jego ustrój ustalony w drodze praw zasadniczych, na osobę piastującą najwyższą władzę, na rząd itp. Przed-

miotem drugiej jest zamach na bezpieczeństwo zewnętrzne państwa. Różnica pomiędzy obydwojmi przestępstwami polega na tym, że o ile przy zdradzie stanu działanie przestępne podejmowane jest wewnątrz samej państwowości, o tyle przy zdradzie kraju w grę wchodzi obcy czynnik zewnętrzny, tj. nieprzyjaciół, który nastaje na bezpieczeństwo i niepodległość lub całość państwa, a zdrajca kraju z tym nieprzyjacielem współdziała. Działanie przestępne w tym wypadku polega na wspomaganiu (ułatwianiu) lub sprzyjaniu nieprzyjacielowi w jego czynach wojennych lub innych wrogich aktach, zwróconych przeciwko danemu państwu. We wszystkich kodeksach obowiązujących na ziemiach RP zarówno zdrada stanu, jak i zdrada kraju są zagrożone najsurowszymi karami: mianowicie karą śmierci lub ciężkiego więzienia”.

Wydana w tym samym czasie, w 1937 r. w Warszawie, „Ilustrowana encyklopedia powszechna” Przeworskiego podaje następującą definicję: „Zdrada stanu – przestępstwo polegające na usiłowaniu pozbawienia państwa niepodległego bytu, dokonanie przemocą zmiany ustroju, zamachu na życie głowy państwa. Według polskiego kodeksu karnego podlega karze więzienia od lat 10 lub karze śmierci”.

Z kolei wydana rok później w Warszawie „Nowoczesna encyklopedia ilustrowana A–Z” Arcta podaje: „Zdrada kraju – działania przeciw całości i bezpieczeństwu zewnętrznemu państwa np. przez porozumienie z osobami działającymi w interesie obcego państwa w celu wywołania wojny przeciwko Polsce, pomoc zbrojna nieprzyjacielowi, zdrada tajemnic itp. Polski kodeks karny nie stworzył koncepcji zdrady kraju, lecz zachował ujęcia wielu stanów faktycznych pod tym kątem widzenia, nazywając je przestępstwami przeciwko interesom zewnętrznym państwa

i stosunkom międzynarodowym. Kodeks karny nie zawiera również przepisów o szpiegostwie itp., ponieważ obowiązuje w tym przedmiocie rozporządzenie Prezydenta RP z 16 lutego 1929 r. o karach za szpiegostwo i niektórych innych przestępstwach przeciwko państwu”. (...)

Z kolei „Powszechna encyklopedia A–Z”, wydana przez Księgarnię Polską w Paryżu w 1954 r., podaje: „Zdrada kraju – zamach na zewnętrzne bezpieczeństwo państwa”. „Zdrada stanu – zamach na wewnętrzne bezpieczeństwo państwa, w szczególności na jego ustrój, na rząd, na osobę piastującą najwyższą władzę itp.”.

Już w niepodległej Polsce, w III RP, „Nowa encyklopedia powszechna PWN”, wydana w Warszawie w 1996 r., stwierdza: „Zdrada ojczyzny – najpoważniejsze przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu państwa, według polskiego Kodeksu karnego – czyn obywatela polskiego polegający na uczestnictwie w działalności obcego państwa lub zagranicznej organizacji mającej na celu pozbawienie niepodległości, oderwanie części terytorium, obalenie przemocą ustroju lub osłabienie mocy obronnej RP albo na działaniu na rzecz obcego wywiadu godzące w podstawy bezpieczeństwa i obronności RP; za zdra-

dę ojczyzny przewidziana jest kara pozbawienia wolności powyżej 10 lat lub kara śmierci.” (...)

Jedna z pięciu „Prawd Polaków w Niemczech”, sformułowanych przed przeszło 80 laty, ale jakże aktualnych [brzmi]: „5. Polska Matka nasza – nie wolno mówić o matce źle”.

A teraz zapytam: czy politycy wybrani przez polskich wyborców, którzy źle mówią o Polsce na arenie międzynarodowej, dopuszczają się zdrady narodowej? (Ryszard Czarnecki, „Wokół zdrady narodowej”, <https://niezalezna.pl/387235-wokol-zdrady-narodowej> 25.03.2021, godz. 18:00)

Takim postępowaniem Polaków wobec swej ojczyzny jest winna polska demokracja. Wg jednej z wypowiedzi w: „Louis XV et Marie Leczinska, tromperie à Versailles”, premiera: 24 lipca 2012 r. cyklu pod polskim tytułem: „Historia w postaciach zapisana”, w TVP HISTORIA - polska demokracja polega na tym, że demokratycznie (elekcyjnie) wybiera się króla. A gdy jego rządy zaczynają się nie podobać, wtedy wzywa się obce wojska.

Co wyjaśnia Suwerenowi

Kpt „Nemo”.

Korespondencję prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport służby Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbord@fomt.pl; www.fomt.pl.

Redaktor Stanisław Januszewski, skład komputerowy: Marcin Bielka

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz, Janusz Fąfara
Mecenasi : Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o. Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o. Piastów, PPUH Lemet, Branice, Drukarnia Edytor
– Wydawnictwo, Dzierżonów, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.