



AKTUALNOŚCI

Niżej przywołujemy list otwarty środowisk społecznych, naukowych i artystycznych, który w imieniu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki podpisał również Prezes zarządu dr hab. Stanisław Januszewski.

12 kwietnia 2021

**Szanowny Pan
Wiceprezes Rady Ministrów,
Minister Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu
Przewodniczący Komitetu do Spraw Pożytku Publicznego
prof. PIOTR GLIŃSKI**

**Szanowny Pan
Wojewoda Śląski
JAROSŁAW WIECZOREK**

**Szanowny Pan
Marszałek Województwa Śląskiego
JAKUB CHEŁSTOWSKI**

LIST OTWARTY ŚRODOWISK SPOŁECZNYCH, NAUKOWYCH I ARTYSTYCZNYCH GÓRNEGO ŚLĄSKA DO WICEPREZESA RADY MINISTRÓW MINISTRA KULTURY, DZIEDZICTWA NARODOWEGO I SPORTU ORAZ WŁADZ WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Wiele strat można znieść w milczeniu... opisując... dokumentując... ubolewając nad niewykorzystanymi szansami dla rozwoju społecznego, ekonomiczno-gospodarczego, cywilizacyjnego. Nie sposób jednak milczeć gdy ginie jeden z największych, najwartościowszych zespołów zabytkowej architektury postindustrialnej, arcydzieło sztuki inżynierskiej i symbol regionu - DAWNA ELEKTROCIĘPŁOWNIA SZOMBIERKI W BYTOMIU.

Wielokrotnie w ostatnich latach byliśmy świadkami utraty klejnotów dziedzictwa kultury przemysłowej Górnego Śląska. Umierały nie w ciszy, ale wśród huku murów zwalanych przez spychacze, często w obecności przedstawicieli służb konserwatorskich, którzy w akcie bezradnej rozpaczki machali papierami próbując zatrzymać maszyny burzące. Tak zniknęła *Magna Industria*, nasza duma, dziedzictwo, świadectwo wspaniałej historii regionu.

Proces ten, obserwowany od początku transformacji gospodarczo-ustrojowej odbywał się przy, często głośnych, protestach pasjonatów historii, kwitowanych stwierdzeniem, że wolny rynek i "mądrość" inwestorów rozwiążą problem zgodnie z oczekiwaniami społeczeństwa. Mamiono ludzi wizjami, że komercyjne blaszaki, symbole pseudonowoczesności, są lepsze niż adaptacja starych i "źle urodzonych" pozostałości dawnego przemysłu. Jedynie niektóre gminy i nieliczni właściciele prywatni, zasłużyli się ratowaniem poprzemysłowego dziedzictwa kulturowego a przez to aktywizacją ekonomiczną miejscowości. W ciągu życia jednego pokolenia zniknął postindustrialny krajobraz, monumenty przemysłu - **NASZE ŚLĄSKIE WAWELE**.

Elektrownia Górny Śląsk, późniejsza EC Szombierki, została uruchomiona w 1920 roku. Inwestorem była spółka Schaffgotsch, założona przez spadkobierczynię Karola Goduli Joannę Gryzik, a autorami projektu wybitni, działający głównie na Górnym Śląsku, architekci - Zillmannowie. Twórcy ci zapisali się w historii regionu przede wszystkim jako autorzy osiedla Nikiszowiec, jednego z najważniejszych górnos Śląskich symboli.

Elektrownia w zamierzeniu inwestorów i projektantów była nie tylko zakładem przemysłowym, ale monumentalnym symbolem nowoczesności - katedrą industrializmu. Stąd reprezentacyjna bryła kojarząca się z świątynią czy warownią, wczesno-modernistyczne wnętrza biurowe, śmiałe stalowo-modrzewiowe sklepienia hal oraz najnowocześniejszy w tamtych czasach park maszynowy, którego ukoronowaniem było ponad 20 kotłów oraz turbin prądotwórczych. Obiekt dostarczał energię elektryczną miastu Bytom, okolicznym miejscowościom oraz przemysłowi. Po 1939 roku zakład osiągnął moc 100MW, stając się jedną z największych elektrowni w Europie. Wraz z mistrzowsko zaprojektowanym otoczeniem krajobrazowym, tonąca w zieleni majestatyczna bryła z charakterystyczną wieżą zegarową i trzema stumetrowymi wieżami - kominami, stanowiły symbol ówczesnego powiatu Bytomskiego.

Wraz z wyłączeniem elektrociepłowni z działalności przemysłowej zakład przygotowywano do adaptacji na nowe funkcje. Aktywizowano go w sferze kulturalnej. Międzynarodowa Konferencja Tańca Współczesnego, Gala Mozartowska, Festiwal Teatromania i Festiwal Sztuki Wysokiej znalazły uznanie w postaci *Arts & Business Award*.

Oczekiwania związane z przejściem obiektu w 2011 roku przez zagranicznego inwestora - fińską spółkę "Fortum" - okazały się płonne. Nastąpiło zamknięcie zakładu i zawieszenie działalności kulturalnej. W kolejnych latach coraz bardziej niszczący gmach, za niewielką kwotę, sprzedano spółkom, które mimo obietnic i deklarowanych intencji nie tylko nie dokonały rewitalizacji kompleksu, ale doprowadziły do jego skrajnej dewastacji technicznej, rabunku ruchomego dziedzictwa materialnego, a nawet rozbiórki i sprzedaży zabytkowego bruku z terenu zakładu.

Obiekt wpisano do rejestru zabytków w styczniu 2013 roku. Nie objęto skuteczną ochroną ani układu krajobrazowego, ani wyposażenia ruchomego, na które składały się zabytkowe maszyny i urządzenia. W efekcie dokonano się akt bezprecedensowej dewastacji, na który złożyło się opróżnienie obiektu z większości zabytkowego wyposażenia technicznego. W latach 2018-2019 z obiektu wymontowano wszystkie pozostałe kotły, maszyny, żeliwne podesty i schody nie wpisane do rejestru zabytków jako materialne dziedzictwo ruchome. Po Industriadzie 2019 obiekt skreślono

zabytków jako materialne dziedzictwo ruchome. Po Industriadzie 2019 obiekt skreślono ze Szlaku Zabytków Techniki, znalazł się za to na liście zagrożonych obiektów europejskiego dziedzictwa Europa Nostra w 2020 roku. Podobnie jak wielu innych dotacji, które obiekt mógł otrzymać, środków finansowych wskazanych przez Europa Nostra również nie pozyskano. Obecnie stoimy u progu licytacji komorniczej, której spodziewamy się w najbliższych tygodniach.

Na naszych oczach dokonuje się akt bezprecedensowego KULTUROBÓJSTWA. Najwspanialsza katedra śląskiego przemysłu, EC Szombierki w Bytomiu dogorywa, a rozbrzmiewające jeszcze dekadę temu dźwięki gali operowej czy koncertów zastąpił dźwięk pilarek, wywożących na złom skrawki naszej historii.

Mimo szeregu dyskusji, deklaracji i strategii postindustrialne dziedzictwo kulturowe jest nadal traktowane jako ciężar, choć w rzeczywistości jest szansą rozwojową, marką, potencjałem ekonomicznym miejscowości i regionów. Niejednokrotnie słyszeliśmy też z różnych stron, że przeszkodą w interwencji władz jest status własnościowy obiektów.

Czas powiedzieć jednoznacznie, że dziedzictwo kulturowe nie jest prywatną własnością, nie jest niczyją prywatną sprawą... jest powierzonym nam, Społeczeństwu, depozytem, jest powierzoną naszej opiece spuścizną i bogactwem, które stanowi o obecnym potencjale rozwojowym Polski, a także spadkiem, który przeżycemy następnym pokoleniom.

Sprzedaż obiektu w prywatne ręce zaś nie zwalnia z podejmowania wszelkich środków, łącznie z ostrymi działaniami prawno-administracyjnymi, w celu zachowania skarbów naszej Kultury od zagłady. Dawna Elektrociepłownia Szombierki, projekt autorów Nikiszowca, Giszowca czy Nowych Gliwic, to zabytek tak wysokiej klasy, że powinien być pod szczególną opieką władz i służb odpowiedzialnych za zachowanie obiektu. Nie możemy, jako społeczeństwo dopuścić, by podobnie jak wiele innych świadectw dziedzictwa kulturowego polskiej ziemi uległ zagładzie i zapomnieniu. Uważamy, że tej wagi obiekt historyczny powinien stać się przedmiotem nadzwyczajnej interwencji władz ministerialnych i wojewódzkich, których obowiązkiem jest ratowanie tej rangi dziedzictwa dla przyszłości.

Standardowe procedury, zawiadomienia do prokuratury, czy spotkania i negocjacje nie uchronią obiektu. Wręcz przeciwnie. Dotychczasowe doświadczenia każą przypuszczać, iż przyczynią się do przyspieszenia działań destrukcyjnych. Maszyny są rozkradane, woda się leje przez dziury w dachu, a obiekt, który ledwie dekadę temu pracował jako czynna elektrociepłownia i miejsce ważnych wydarzeń kulturalnych, umiera na naszych oczach.

Wierzmy, że nadzwyczajna interwencja władz ministerialnych i wojewódzkich zakończy ten żenujący imposybilizm, którego aura rozciąga się nad tym wybitnym dziełem sztuki architektonicznej, inżynieryjnej i technologicznej od ponad dekady i przyczyni się do uratowania dawnej EC Szombierki.

Z wyrazami szacunku

.....
.....
.....

Komornik na karku – EC Szombierki

Teksty o EC w Bytomiu czytaliście już w 3 kolejnych numerach Archeologii Przemysłowej, tj. 31, 32-34, 35. W styczniu tego roku, w związku z niepewną sytuacją gigantycznej industrialnej katedry oraz w związku z doniesieniami o chęci jej sprzedaży przez spółkę Rezonator S.A. (po wyśrubowanej cenie), zastanawiałam się czy Miasto Bytom przekaże sprawę organom ścigania. Długo nie trzeba było czekać, pod koniec marca przeczytaliśmy, że prezydent miasta, Mariusz Wołosz zawiadomił Prokuratora Rejonowego w Bytomiu o możliwości popełnienia przestępstwa w sprawie doprowadzenia do uszkodzenia zabytku. Konkretnie odbędzie się śledztwo w sprawie doprowadzenia w okresie od 2016 do 2020 roku do uszkodzenia zabytku, jakim jest Elektrociepłownia. Przeciekają dachy. Odpadają tynki. Okna są powybijane. Mury gniją. Pozostałości ruchome nadające się do spieniężenia są cięte tak jak np. kable i wywożone. Rozgrabiana jest kostka brukowa. W Ustawie z dnia 23 lipca 2003 r o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami jest zapis w Rozdziale 11, w Przepisach karnych, w Art. 108., P. 1. Kto niszczy lub uszkadza zabytek, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8. Ciekawe czy Andrzej Szwimer, prezes Rezonatora S.A. zna ten przepis? Trudno dociec bo nie komentuje, nie reaguje, nie wypowiada się, w ogóle nie komunikuje się z otoczeniem, mediami, samorządem czy społeczeństwem.



Na naszych oczach niszczy dziedzictwo kulturowe, Taki stan nie będzie trwał wiecznie. Wybitny zabytek industrialny Rzeczypospolitej Polskiej może nie przetrwać nawet roku jeśli nie nastąpią radykalne konkretne działania ratujące jego życie. Władze miasta, prokuratura, nadzór budowlany i Wojewódzki Konserwator Zabytków, już działają ale na pewno można by bardziej zdecydowanie. Niestety nadal czekamy na władze województwa śląskiego, na działania marszałka województwa i wojewody. No i przy tak znaczącym przykładzie dobra narodowego, które powinno być perełką i pomnikiem hi-



storii a nie trwałą ruiną, włączyć powinno się już dawno Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Panie ministrze, żarty skończyły się, EC Szombierki to zabytek światowego dziedzictwa, a wszystko wskazuje na to, że zmierza do tragicznego końca.

8. kwietnia, na terenie obiektu pojawił się komornik Sądu Rejonowego w Bytomiu. Zajęte zostały dwie działki przylegające do EC Szombierki. Wyceniono je na 5,99 miliona złotych (wpisana do rejestru zabytków) i na 281 tys. złotych (przemysłowa). Wszczęto też kolejne postępowanie, w ramach którego sporządzony zostanie opis i wycen-



na budynku elektrociepłowni. Prawdopodobnie wkrótce wszystkie nieruchomości będą wystawione na licytację w celu egzekucji zadłużeń właściciela, Rezonatora S.A. wobec różnych osób fizycznych i podmiotów. Opinia publiczna zastanawia się czy miasto weźmie udział w licytacji, jednak aby nie tworzyć spekulacji Urząd Miasta w Bytomiu, nie zdradza swoich zamiarów. Wiadomo, że rozparcelowanie gruntów i budynków pomiędzy róż-

nych właścicieli nie pomoże Obiektowi, przez duże O. Zakładając, że kompleks będzie licytowany w całości to sprzedaż działek przylegających może okazać się gwoździem do jego trumny. Niestety przed laty popełniono błąd wpisując do rejestru działkę elektrowni po obrysie budynków, zatem korzystanie z niej bez dostępu do nieruchomości przylegających może być wręcz niemożliwe a w najlepszym przypadku utrudnione.

EC została kupiona przez Rezonator S.A. w 2016 roku za 814 tys. złotych. Magistrat od dawna (po zmianie na stanowisku prezydenta, poprzednik Damian Bartyła nie chciał skorzystać z prawa pierwokupu i polecił nowo powstałą spółkę) deklarował chęć uratowania ikony. Złożył ofertę odkupienia zabytku w cenie zakupu, rezerwując w budżecie miasta potrzebną kwotę. Niestety spółka nie była zainteresowana transakcją pomimo, że odrębne postępowanie komornicze wobec spółki toczy się z ramienia właśnie miasta, któremu Rezonator S.A. jest winien około 492 tys. złotych.

Tak, tak, żarty skończyły się.

Ewa Grzegorzak-Łoposzko
Komisja Historii SITPH
Zdjęcia Ewa Grzegorzak-Łoposzko

Browary Grodziska Wlkp.

Początki piwowarstwa w Grodzisku Wielkopolskim sięgają XIV w. Powstanie pierwszych browarów tradycja wiąże z przybyciem do miasta uchodźców z Czech - najpierw husytów a później braci czeskich. Legenda przypisuje benedyktynowi - Bernardowi z Wąbrzeźna - „uru-cho-mie-nie” źródła o niezwykłych walorach smakowych, inne podanie mówi o sprowadzeniu piwowarów z Lwówka Śląskiego.



Pierwsza historyczna wzmianka o piwie grodziskim pochodzi z 1601 r., ze statutu nadanego cechowi piwowarów przez wojewodę poznańskiego Jana Ostoroga. Podaje on również informacje o technologii produkcji piwa grodziskiego, mówi, że warzono piwa jasne i ciemne, do produkcji których używano czystego słodu pszennego. W XVII stuleciu, m.in. dzięki kolejnym przywilejom, trwał pomyślny rozwój grodziskiego piwowarstwa, podjęto eksport do wszystkich prowincji Rzeczypospolitej i poza jej granice m.in. na Śląsk i do Brandenburgii. Piwo grodziskie zyskało opinię wytwornego napoju, za który płacono trzykrotną cenę zwykłego piwa.

W XIX stuleciu monopol cechowy ustąpił kapitalistycznej zasadzie wolnej konkurencji. W 1837 r. dwaj piwowarzy Karl Banisch i Wilhelm Klose opuścili organizację cechową i założyli własny browar. W 1843 roku istniały w mieście już dwa duże prywatne, dobrze prosperu-

jące browary. W końcu stulecia koncentracja produkcji (budowa dużych browarów przy ul. Poznańskiej, Przemysłowej, Kolejowej i słodowni przy ul. Przykop) spowodowała likwidację małych browarów. W większości należały one do przedsiębiorców niemieckich. Do nielicznych wyjątków należały browary Polaków - Bimbrowicza (przy studni na Rynku) i Chocieszyńskiego przy ul. św. Bernarda.

Po pierwszej wojnie światowej Browary Grodziskie połączono i przekształcono w spółkę akcyjną. 95% kapitału zakładowego znalazło się w polskich rękach. W 1945 r. znacjonalizowano je i włączono do Zakładów Piwowarskich w Poznaniu. Lata 90. XX w., trudne warunki konkurencji rynkowej i preferowanie przez właściciela browaru w Kobylim Polu pod Poznaniem, doprowadziły browary w Grodzisku do regresu. Na ich terenie prowadzono gospodarkę rabunkową, która spowodowała cał-

kwiecień zaprzestanie produkcji w 1993 roku i dewastację obiektów. Browary wystawione na sprzedaż nabyła spółka akcyjna „Alwa 2”.

W zakładzie przy ul. Kolejowej funkcjonowała rozlewnia piwa, a w słodowniach przy ulicach Przemysłowej i Przykop prowadzono produkcję siodu. Był czas gdy myśiano o wznowieniu produkcji tradycyjnego piwa grodziskiego, tliła się myśl o budowie nowej warzelnii, która zastąpiłaby nieużytkowaną od 1993 r. i zdewastowaną przy ul. Poznańskiej.

Bogatą tradycję piwowarstwa dokumentuje w Grodzisku wiele obiektów, zwykle znaczących dla krajobrazu kulturowego miasta, w którego ikonografii bezustannie przewija się motyw studni lub wieżowych budowli słodowni, koncentrujących się w centrum Grodziska.

Browar z warzelnią i słodownią przy ul. Św. Bernarda zbudowano w latach 70. XIX w. Jego właścicielem był Józef Chocieszyński (1846 - 1911), który osiedlił się w Grodzisku Wielkopolskim po Powstaniu Styczniowym. Browar zajmował działkę zlokalizowaną między południową pierzeją Rynku a ul. św. Bernarda. Przy ul. św. Bernarda do dzisiaj pozostaje słodownia i spichlerz, od strony zaś rynku budynek mieszkalny. Warzelnię zlikwidowano jeszcze w XIX w. Słodownia funkcjonowała do lat 50. XX

w. W 1960 roku zespół dawnego browaru przejęła Grodziska Spółdzielnia Pracy. W budynkach podjęto produkcję tapicerowanych elementów wyposażenia wnętrza wagonów kolejowych produkowanych w zakładach Cegielskiego w Poznaniu. Po likwidacji Spółdzielni w 1994 roku budynki kupił Kazimierz Borowski przystosowując pomieszczenia do funkcji handlowych, magazynowych, w części urządzając również ośrodek szkoleniowy.

W latach 1874 - 1875, między Nowym Rynkiem a ul. Przemysłową powstał browar należący wówczas do Otto Banischa, składający się z magazynu zbożowego, słodowni, suszarni, maszynowni i piwnic, zachowanych z niewielkimi zmianami do dnia dzisiejszego.

Kolejny historyczny zespół browaru znajdujemy przy ul. Kolejowej. Powstał w 1883 roku (budynek mieszkalny z biurem, dwa spichlerze i budynek produkcyjny) i był własnością Wilhelma Bohnstedta a od 1892 r. Maxa Steina.

Browar przy Poznańskiej zbudował w latach 1873 - 1875 Theodor Grünberg. Obejmował słodownię i spichlerz, suszarnię wysłodzin, warzelnię, fermentownię i maszynownię, zmodernizowaną w 1904 r. Obok, przy ul. Przykop Grünberg zbudował w latach 1878 - 1882 drugi browar, obejmujący m.in. suszarnie klepiskową i siatkową



Grodzisk-Wlkp studzienka.

słodu (1881), spichlerz (1881), suszarnię wysłodzin (ok. 1900), budynek administracyjny (ok. 1880), kotłownię, warzelnię, fermentownię, remizę strażacką i halę maszyn. W końcu XIX w. browar ten należał do spółki Vereinigte Graetz Bierbauerei.

Słodownia Przykop przystosowana była do produkcji słodu stosowanego do warzenia tradycyjnego piwa grodziskiego, piwa tzw. fermentacji górnej, produkowanego na sładzie pszenным, specjalnie dymionym dymem dębowym lub bukowym. Fermentacja prowadzona była w otwartych beczkach w temperaturze 16 - 22°C i trwała bardzo krótko (3-4 dni). Piwo belurowane było karukiem (pęcherze pławne ryb jesiotrowatych), a następnie rozlewane do butelek z drożdżami i w tej postaci dojrzewało w leżakowni przez jeden miesiąc.

Drożdże regenerując się wytwarzają naturalny dwutlenek węgla, który daje efekt musowania. Gotowe piwo zawierało 2,2% alkoholu - znacznie mniej niż inne gatunki, a jego kaloryczność była o połowę mniejsza. Specyfika piwa grodziskiego spowodowała spadek zainteresowania nim w Polsce. Nie nadawało się do picia prosto z butelki pod budką z piwem. Nie można było też szybko się nim

upić. W krótkim czasie stało się napojem lekceważonym a nawet pogardzanym.

Słodownia tegobrowau posiada tradycyjną konstrukcję. Składa się z suszarni słodu, klepisk i magazynów ziarna i słodu. Wyróżnia ją ustawienie w kotłowni suszarni specjalnych pieców - dymnic do wędzenia słodu pszennego. Sześć – unikatowych już dzisiaj - pieców wędzarniczych wykonała firma L. Schroetera z Rzepina. Suszarnię dwusiatkową wyposażyła w urządzenia (piec, siatki, wentylatory, mechanizmy do przewracania słodu) firma Johannes Linza z Rawicza. Jej dziełem pozostają również zbiorniki na wodę i kadzie do zalewania słodu. W słodowni utrzymano również maszyny do czyszczenia ziarna i słodu - tryjery bębnowe i odkielkownicę.

Przykop to modelowe dla końca XIX w. rozwiązanie słodowni siatkowej i klepiskowej. Jego walory podnosi nie tylko oryginalna architektura, także utrzymane wyposażenie techniczne i program funkcjonalny. Dają wgląd w technologie produkcji słodu, tak jak realizowane były one w końcu XIX stulecia. Bez szyldów i pompy funkcjonuje tutaj unikatowe muzeum techniki, w krajobrazie kulturowym miasta.

Stanisław Januszewski

Woda, prąd i gaz – raz polskie a raz czeskie (1894-1994)

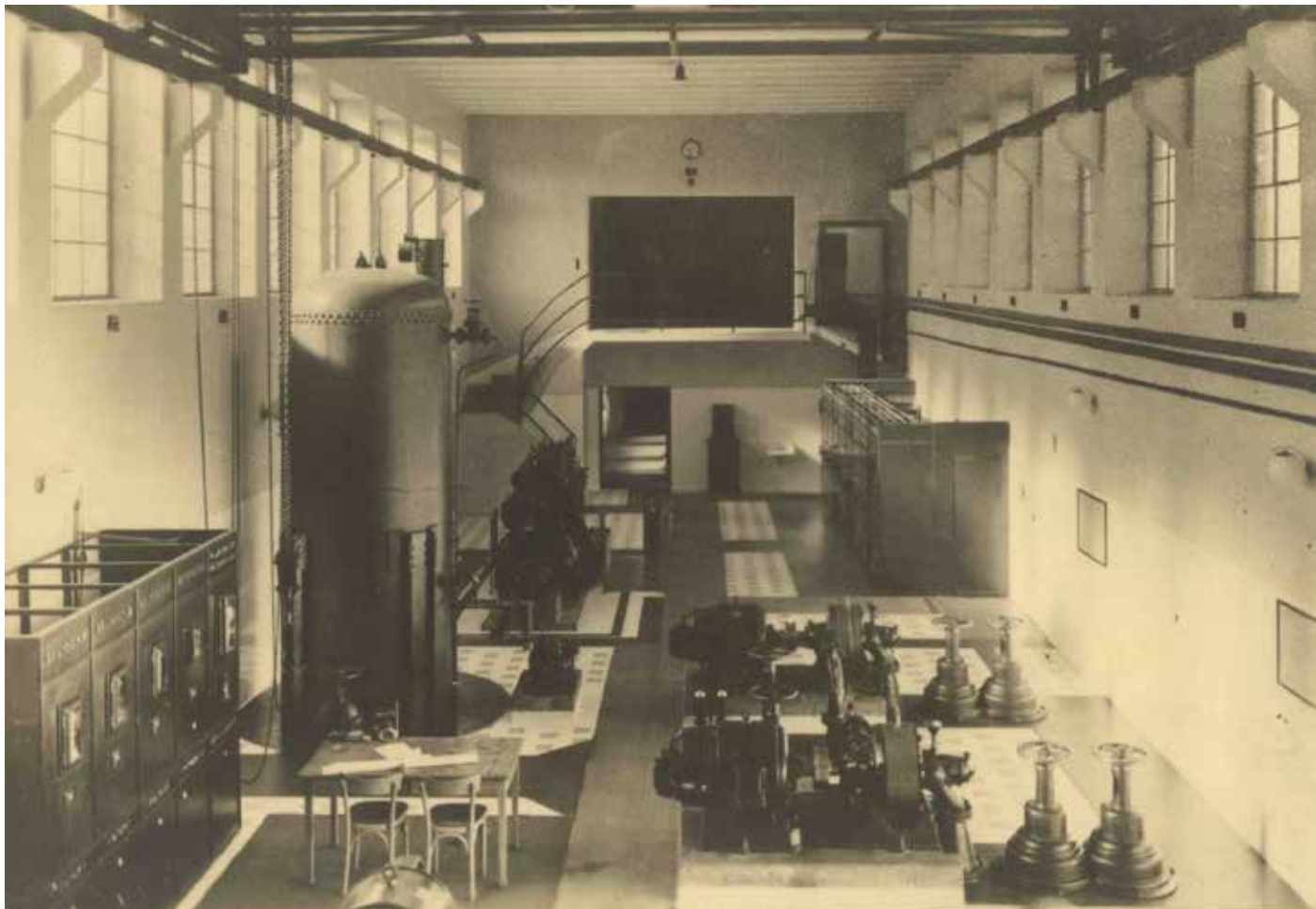
Pod koniec XIX wieku rozwój techniki przyczyniał się do rozwoju miast. Wiązało się to ze zwiększeniem zapotrzebowania na wodę, zmianą oświetlenia ulic, fabryk i domów oraz wprowadzeniem coraz częściej stosowanej elektryczności. Księstwo Cieszyńskie, z swą stolicą Cieszynem, nie mogło pozostać w tyle za rozwojem innych europejskich miast. Zaczęto modernizować infrastrukturę miasta.



Zakład wodociągów w Pogórze koło Skoczowa – okres międzywojenny

Mieszkańcy Cieszyna korzystali z wody czerpanej ze studni publicznych, jak i z własnych domowych. Burmistrz miasta dr Leonard Demel zdecydował o budowie wodociągu grawitacyjnego opartego na źródłach stoku Jaworowego. Wykorzystano bardzo dobrej jakości wody potoku Tyra wypływającego w miejscowości Tyra, będącą dziś dzielnicą miasta Trzyniec. Zbudowa-

Podział miasta w 1920 roku na dwie odrębne jednostki: Cieszyn i Czeski Cieszyn doprowadził do podziału trzech wspólnych urządzeń, które były podstawą rozwoju miasta, jak i jego egzystencji. Polska i Czechosłowacja podpisała umowę wodną, która określała podział wody w stosunku 40% dla Polski i 60% dla Czechosłowacji. Koszty rozlicze i całoroczny nadzór nad przestrze-



Wewnątrz zakładu – Pogórze – okres międzywojenny

no tu małą zaporę wodną oraz małe studnie, z których woda wodociągiem o średnicy 150 mm i długości ok. 5 km sphywała do Ołdrzychowic do zbiornika wodnego tzw. „Zamku Wodnego”. Stąd magistralą wodną o średnicy 300 mm, wykonaną z rur żeliwnych i długości 11 km, woda płynęła grawitacyjnie do Cieszyna. Przy ulicy Kasztanowej wybudowano zbiorniki wodne o pojemności 1.600 m³. Wodociąg zaprojektował Adolf Friedrich, a budowę wykonała w 1894 roku firma Rempel & Miklas z Wiednia. Łączna długość sieci wodociągowej wynosiła 16 km i przechodziła pod rzeką Olzą. W 1901 rozbudowano ujęcie wody w Tyrze ze względu na braki wody w całym Cieszynie. Druga część rozbudowy zakończyła się w 1908 roku, gdzie zdolność produkcyjna wody wzrosła dwukrotnie. W 1918 wybudowano 3-ci zbiornik wodny przy ul. Kasztanowej, a wszystkie dawały pojemność 3.200 m³ wody.

ganiem spełniała mieszana komisja składająca się po 4 przedstawicieli z Cieszyna i Czeskiego Cieszyna. Co pół roku komisja odbywała posiedzenie i zmieniała miejsce urzędowania – po lewej (CZ) lub po prawej (PL) stronie Olzy. W latach 1920-1924 brakowało wody dla obydwu części miasta. W związku z brakiem porozumienia obu rządów, miasta samodzielnie zaczęły badać możliwości zwiększenia ilości wody. Trzeba pamiętać, iż ujęcie wody było po stronie czechosłowackiej, a zbiorniki wodne po stronie polskiej. Badania rozpoczęły się w 1926 roku po obu stronach rzeki.

Od 1930 roku drastycznie brakowało już wody po obu stronach miasta. Ograniczano jej dopływ, zamykając na kilkanaście godzin dziennie jej dopływ. Plombowano łazienki, ograniczano pojemność spluczek, wydawano dodatkowo wodę za specjalnymi zaświadczeniami. Życie stawało się codziennym koszmarem. Polska strona po wnikliwych badaniach i propozycjach ujęć wody w Górkach Wielkich

koło Skoczowa, Hermanic koło Ustronia, Pogwizdowa i wielu innych zdecydowało się na ujęcie wody w Pogórzu. Budowę 3 wierconych studni rozpoczęto w 1934 roku. W Cieszynie na ul. Kasztanowej przy zbiornikach wody zbudowano hydrofornię. Odległość z Cieszyna do Pogórza wynosiła 18 km, a więc była dłuższa o 7 km. Jednakże spod Tyry woda do Cieszyna docierała grawitacyjnie, co nie było możliwe w przypadku ujęć w Pogórzu. Dnia 15 maja 1937 roku przesłano nową magistralą o średnicy 350 mm pierwszą wodę z Pogórza do Cieszyna.

Uruchomienie nowego polskiego ujęcia wody poprawiło zaopatrzenie czeskiego, jak i polskiego Cieszyna w wodę. W tym samym czasie powstała czeska koncepcja budowy zbiorników w Żukowie. Projekt ten nie został zrealizowany ze względu na wkroczenie wojsk polskich na tereny dawnego Księstwa Cieszyńskiego, które mieszkańcy owacyjnie witali.

Okres okupacji (1939-1945) nie przyniósł żadnych zmian. Wycofujące się wojska niemieckie zniszczyły 66 m wodny akwedukt wybudowany na rzece Wiśle, co spowodowało wyłączenie magistrali wodnej Pogórze – Cieszyn. Korzystano z wody tylko z czeskiej strony, z Tyry.

W pierwszym okresie powojennym, w 1946 roku, Czechosłowacja zawarła układ z polską stroną na dostarczenie do Czeskiego Cieszyna wody z Pogórza. W 1960 roku w Żukowie wybudowano zbiornik wodny o pojemności 2.000 m³ według projektu z 1937 roku. Żuków brał wodę z Vyšních Lhot oraz z rzeki Murawki z Raszkowic. W 1963 roku Czechosłowacja wybudowała tzw. „Beskidzki Wodociąg Grupowy”, który doprowadził do rozwiązania umowy

z Polską z 1946 roku. Pogórze systematycznie rozbudowywano i modernizowano ze względu na nie otrzymywanie ze strony czeskiej wody – umowy ołomunieckiej. Powodem była awaria wodociągu po stronie Czeskiej – w Odrzychowicach. Od 1965 roku do 1967 obie strony zainteresowane wodą próbowały się porozumieć. Po wspólnym uzgodnieniu strona polska dostała odszkodowanie, a z dniem ostatniego grudnia 1968 roku Czechosłowacja zaprzestanie dostarczać wodę dla Polski.

Pogórze w tym czasie budowało magistralę o średnicy 500 mm, która miała wspomóc istniejącą o przekroju 350 mm. Nowa magistrala wodna została ukończona w 1968

roku. W 1971 roku z powodu powodzi, która nawiedziła tereny całego Śląska Cieszyńskiego, dostarczanie wody do Cieszyna zostało przerwane na ponad 30 godzin. Woda w tym czasie była dostarczana z czeskiej strony. Jeszcze kilkakrotnie w 1983, 1984, 1987, 1992 i 1994 oba miasta korzystały z wybudowanych przez siebie nowych ujęć w Mostach u Czeskiego Cieszyna i zbiorników wody w Cieszynie Bobrku. W 1994 roku po wzajemnych konsultacjach podpisano nowe międzynarodowe wspólne porozumienie wodne, pomiędzy Rejonowym Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji w Ustroniu a Severomoravske Vodovody a kanalizace Ostrava a.s.

W 1881 roku rada miasta z burmistrzem dr Johannem Demelem zdecydowała o poprawieniu oświetlenia miejsc publicznych zastępując stosowane oświetlenie olejowe gazowym. Miasto zakupiło działkę narożną od Johanna Gurniaka znajdującą się przy ulicy Fabrycznej 1 i ulicy Strzelniczej 13. To była dzielnica Kamieniec w Cieszynie. Budowę nadzorowała firma Muttone & Kurz z Wiednia,



Ujęcie wody w Tyrach i grupa założycieli wodociągów – 1894

a budowała ją miejscowa firma Fritza Fuldy (1881-1882). Uroczyste oddanie gazowni nastąpiło 30 października 1882 r. W 1884 roku podłączonych było do sieci 350 odbiorców. Gazownia po podziale miasta w 1920 roku nadal zasilala polską część miasta. W zamian Czeski Cieszyn otrzymywał energię elektryczną z cieszyńskiej elektrowni wybudowanej przy ul. Dojazdowej w 1910 roku. Miasto w 1926 roku zawarło umowę na dostarczanie gazu z Czechosłowackiej spółki: Morawsko-Śląskiej Elektrowni. W 1937 wymieniono całą sieć gazową istniejącą w mieście. Rok później gazownia planowała uruchomić stację LPG dla samochodów ciężarowych. W następnych latach odkryto złoża gazu w pobliskim Żukowie, które było eks-

plaatowane do 1949 roku przez Miejską Gazownię w Czeskim Cieszynie. Od 1968 roku obiekty Miejskiej Gazowni w Czeskim Cieszynie świecą pustką.

Nie ma rozwoju przemysłu bez dostępu do energii łatwo dostępnej, uniwersalnej, która zapewniała, bez względu na pogodę i inne warunki, stałe jej dostawy. Taką energią stał się prąd o różnych wartościach napięcia. Elektryczność, wprowadzona powszechnie na świecie, wywołała rewolucję w przemyśle oraz w życiu codziennym ludzi. W 1893 wybudowano Elektrownię Miejską w Bielsku, która dwa lata później zasilala tramwaje. W 1904 powstała elektrownia w Warszawie, na Powiślu, a w 1907 w Łodzi. Cieszyn od 1906 roku przymierzał się do budowy takiego obiektu wraz z całą infrastrukturą. Budowę Elektrowni Miejskiej zaczęto w 1909, a ukończono w 1910 roku. Cieszyn zamieszkiwało w tym okresie ponad 23.000 mieszkańców. Elektrownia od lutego 1911 roku zasilala 4 cieszyńskie tramwaje. W 1915 roku rozbudowano elektrownię o nowy system – turbogenerator „Curtis” oraz kotły systemu „Babcock & Wilox”. Woda pobierana była z kanału Młynówka. Długość sieci elektrycznej o napięciu 3.000 V wynosiła 4,6 km i za Olzą ok. 1 km. Sieć tę wspomagało 9 stacji transformatorowych, których liczba wzrosła do 8, a za Olzą 5, co dawało łącznie 13 stacji trafo. Produkowano prąd zmienny i stały.

Po 1920 roku, po podziale miasta na odrębne jednostki, w dalszym ciągu Cieszyn Zachodni, który nazwano Czeskim Cieszynem, dalej był zasilany przez polską Elektrownię Miejską. Od 1921 roku przestały kursować tramwaje. Miasto nie było wtedy całkowicie zelektryfikowane. Większość zakładów posiadała własne źródła energii lub korzystała z dobrodziejstw turbin wodnych, które napędzały małe zakłady zlokalizowane koło kanału Młynówka. W 1926 roku strona czeska odłączyła się od zasilania cieszyńskiej Miejskiej Elektrowni, korzystając z Morawsko-Śląskiej Elektrowni S.A. w Trzebowicach i całego tamtejszego wspólnego systemu energetycznego. Polskiej elektrowni spadło ponad 30% zapotrzebowania na energię elektryczną. Ratunkiem była zmiana statusu Elektrowni Miejskiej na Elektrownię Okręgową Miasta Cieszyna, co stało się w 1927 roku. Zaczęła się elektryfikacja całego obszaru Śląska Cieszyńskiego. W 1928 energia dotarła do Skoczowa

(15 km od Cieszyna). Do 1935 roku zelektryfikowano 28 gmin zamieszkałych przez prawie 58 tys. mieszkańców.

Elektrownia zasilala cały powiat cieszyński, część pszczyńskiego i rybnickiego siecią o łącznej długości ok. 190 km, na której pracowało 58 stacji transformatorowych.

Po 10 października 1938 roku, po przyłączeniu starych ziem do Polski, cieszyńska elektrownia wraz z 11 elektrowniami zakładowymi, elektrowni w Trzebowicach – morawskiej Ostrawie i elektrowni w Cementowni w Góleszowie stanowiły jedną wspólną całość zarządzającą z Cieszyna przez inż. Pawła Dombke. Taki stan trwał przez całą okupację.



Zbiornik „Zameczek Wodny” w Odrzychowicach

Powojenny okres cieszyńskiej Elektrowni to przyłączenie jej w 1948 roku do zakładu Sieci Energetycznych w Bielsku, a w ślad za tym likwidacja maszyn parowych z 1910 roku. W tym czasie zapadła decyzja o odbudowie dwóch małych elektrowni wodnych na kanale Młynówka. Elektrownia wodna „Błogocice” uruchomiona została w 1902 roku i pracowała przez cały okres międzywojenny. Druga elektrownia wodna „Młyn” uruchomiona została w 1917 roku. Obie posiadały turbiny firmy J.M.Voith wyprodukowane w miejscowości St. Pölten w Austrii. Ponownie uruchomiono je w 1955 roku i pracowały do 1965 r. gdy zapadła decyzja Ministerstwa Górnictwa i Energetyki o likwidacji małych elektrowni.

Ciekawostką jest urządzony lokal propagandowy Elektrowni (dzisiejszy oddział marketingu) otwarty w 1927 roku i działający do 1939. Propagowano nowoczesne grzejnictwo, zachęcano do korzystania z kuchni elektrycznych, łazienkowych podgrzewaczy wody, piekarników, żelazek, grzejników elektrycznych i innych urządzeń.

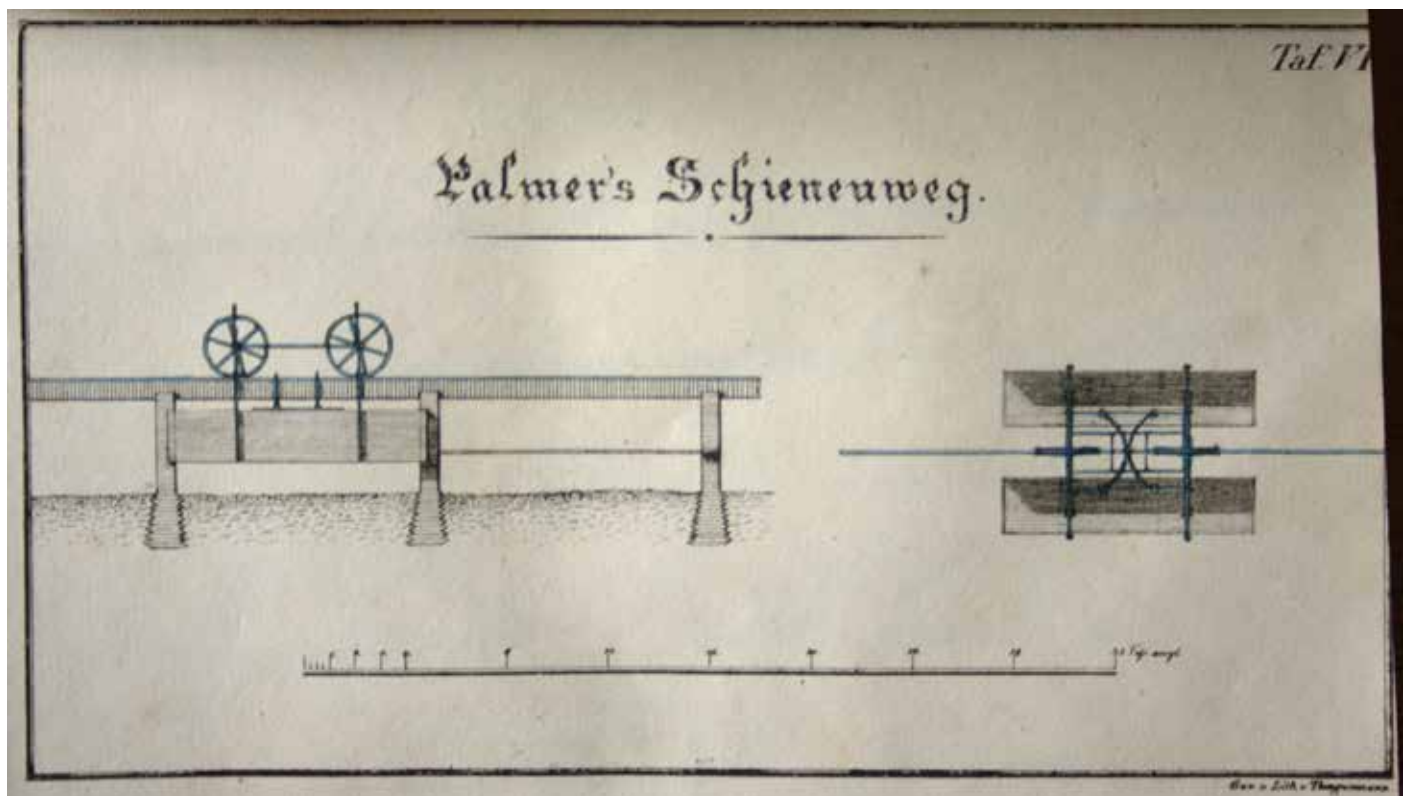
Dziewiętnastowieczni pionierzy kolei jednoszynowych

Koleje jednoszynowe stały się przedmiotem zainteresowania konstruktów już na początku XIX w., czyli na kilkanaście lat przed rewolucją jaka dokonała się w kolejnictwie za sprawą wprowadzenia do użytku na masową skalę lokomotyw parowych. Ich główną zaletą w porównaniu do klasycznego rozwiązania, w którym tory układano na ziemi, miały być niższe koszty i czas budowy. Do wykonania jednoszynowego torowiska wspartego na podporach trzeba było znacznie mniej materiałów, a prace niwelacyjne ograniczone zostały do minimum. Zaletę stanowiły również niższe opory ruchu, co miało niebagatelne znaczenie biorąc pod uwagę to, że źródłem napędu miała być siła mięśni ludzkich lub zwierzęcych.

Pierwsze rozwiązanie tego typu zostało opracowane w Rosji przez Iwana Kirilowicza Elanowa. Krótki eksperymentalny odcinek kolejki nazwanej „drogą na słupach” został oddany do użytku w 1820 roku, w podmoskiewskiej miejscowości Myachkovo. Torowisko posiadało drewnianą konstrukcję. Co ciekawe, rolki po których przetaczano ciągnięte przez konie wagoniki znajdowały się na szczycie wysokich na ok 1m podpór, które dla zapewnienia odpowiedniej sztywności konstrukcji połączone zostały podłużnymi belkami. Wagoniki w rzucie poprzecznym miały kształt odwróconej litery „U”. W ich środkowej części, od spodu znajdowała się belkowa prowadnica współpracująca z rolkami. Pomimo konieczności równomiernego rozkładania ładunku w wagonikach, próby zakończyły się powodzeniem. Wynalazek Elanowa pozostał jednak jedynie prototypem, pomimo że rosyjscy przemysłowcy wyrażali chęć budowy tego typu kolejek, m.in. w kopalniach soli na Krymie.

Niezależnie od prac prowadzonych w Rosji, brytyjski inżynier Henry Robinson Palmer w 1821 roku, opatentował własny system kolei jednoszynowej. W rozwiązaniu tym, torowisko posiadało pojedynczą szynę wspartą na około 1,5m wysokości podporach rozmieszczonych co około 3m. Wagoniki posiadały lekką konstrukcję. W ich górnej części znajdował się wózek z dwoma kołami o obręczach z rowkiem utrzymującym je na szynie. Ładunek umieszczano w podwieszanych do konstrukcji wózka skrzyniach, znajdujących się po bokach. Skrzynie były wyposażone w stalowe okucia, pełniące role odbojów. Ich długość była większa niż odległość między podporami, co miało uniemożliwić spadnięcie wagonika z toru. Rozwiązanie to nie usunęło jednak głównego problemu eksploatacyjnego, jakim była konieczność równomiernego rozłożenia ciężaru ładunku po obu stronach wózka.

Pierwszy doświadczalny odcinek kolejki jednoszynowej systemu Palmera, którego budowę sfinansował Gorge



Rysunek z 1833 roku przedstawiający projekt kolejki jednoszynowej systemu Palmera zamieszczony w książce „Die Eisenbahn von Minden nach Coeln” autorstwa Friedricha Harkorta



Historyczna fotografia prezentująca skład pociągu kolei Listowel and Ballybunion Railway na stacji w Lisselton w 1890 roku, źródło: National Library of Ireland on The Commons

Smart, powstał w 1823 roku. Próby przebiegły pomyślnie i dwa lata później oddano do użytku pierwszą regularną linię obsługującą ruch towarowy i pasażerski w miejscowości Cheshunt, na przedmieściach Londynu. Co ciekawe konstruktor przewidział możliwość przeładunku towarów na inne środki transportu poprzez demontaż przewożonych przez wagoniki skrzyń. Jest to jeden z pierwszych przykładów przewozów intermodalnych na świecie. Kolejna kolejka tego typu powstała w Europie kontynentalnej w dolinie rzeki Wupper, za sprawą przemysłowca Friedricha Harkorta i obsługiwała należącą do niego hutę stali w Elberfeld.

Palmer promował swój wynalazek nie tylko jako rozwiązanie o niskich kosztach budowy i eksploatacji, ale również odporne m.in. na opady śniegu. Prawdopodobnie dlatego zwrócił na nie uwagę francuski inżynier Charles Lartigue. Podczas swojego pobytu w Algierii, próbował on rozwiązać problem budowy połączenia kolejowego do transportu trawy esparto przez Saharę. Ten surowiec tekstylny o znaczeniu strategicznym przewożono z wykorzystaniem nieefektywnego transportu zwierzęcego. Główną przeszkodą, uniemożliwiającą powstanie klasycznej kolei szynowej był piasek, zasypujący tory oraz nierówne i niestabilne podłoże. Lartigue zaprojektował lekkie torowisko na stalowych podporach w kształcie odwróconej litery „V”, o minimalnej wysokości 1m nad poziomem gruntu. Na szczycie znajdowała się szyna główna, na której spoczywał ciężar składów. Poniżej, symetrycznie po jej bokach, znajdowały się dwie dodatkowe szyny pomocnicze. Nie przenosiły one jednak obciążenia, a jedynie pomagały utrzymać stabilność wagonów. Lartigue zaprojektował również specjalne obrotnice z łukowym odcinkiem toru, które pełniły analogiczną rolę jak rozjazdy na tradycyjnej kolei.

W osi podłużnej każdego wagonu znajdowały się dwa rowkowe koła toczne, utrzymujące go na szynie głównej. Skrzynie ładunkowe znajdowały się po bokach. Pomimo obecności dodatkowych rolek stabilizujących współpracujących z szynami pomocniczymi, kluczową kwestią,



Współczesny tabor historycznej kolei systemu Lartiguea eksploatowany obecnie przez Lartigue Monorail w Listowel, fot. Colin Park.

podobnie jak w przypadku rozwiązań opracowanych przez Elanowa i Palmera było równomierne rozłożenie masy przewożonego ładunku po obu stronach wagonu. Próbną liczącą 90km odcinek jednoszynowej kolei oddano do użytku w Algierii w 1881 roku. Do przeciągania składów wykorzystywano muły.

Niezależnie od prac Lartiguea, podobne rozwiązanie opracował Amerykanin Roy Stone. Jako materiał do budowy torowiska wykorzystał on drewno, a jako źródło napędu służyły lokomotywy parowe. Prototypowa linia uruchomiona została w 1876 roku. Miała około 155m długości i służyła do przewozu zwiedzających wystawę Centennial International Exhibition w Filadelfii. Dwa lata później rozpoczęła działalność kolej Bradford & Fosterbrook Railway Company, łącząca oddalone o 8 km Bradford i Foster. Ze względu na liczne problemy techniczne, zakończyła ona działalność po niespełna roku. Drewniane torowisko było zbyt słabe by utrzymać ciężar taboru. Sporych problemów przysparzały również lokomotywy, a eksplozja kotła w jednej z nich spowodowała śmierć sześciu osób i doprowadziła do zamknięcia, a następnie fizycznej likwidacji połączenia w 1880 roku.

W przypadku rozwiązania zaproponowanego przez Lartiguea, eksploatacja kolejki przebiegała pomyślnie. W 1886 roku konstruktor zaprezentował swoją jednoszynową kolej w Londynie, z myślą o budowie tego typu połączeń na terenie brytyjskich kolonii. Nowością było zastosowanie do obsługi ruchu parowozów z dwoma symetrycznie rozmieszczonymi kotłami pionowymi. Władze imperium nie wykazały większego zainteresowania tym środkiem transportu. Lartigue zdołał jednak pozyskać inwestora, w postaci irlandzkiego hrabstwa Kerry i w konsekwencji w 1888 roku powstała licząca 15 km linia kolei jednoszynowej łącząca miasta Listowel z Ballybunion, które od lat zabiegały o budowę połączenia kolejowego. Do obsługi ruchu zamówiono w zakładach Hunslet Engine Company trójkołowe parowozy z dwoma symetrycznymi kotłami.

Rozwiązanie pierwotnie opracowane do funkcjonowania w rejonach pustynnych okazało się umiarkowanie przydatne w rolniczym krajobrazie Irlandii. W miejscach krzyżowania z drogami lokalnymi, konieczne stało się np. budowanie zwodzonych przejazdów kolejowych. Obłot składu na stacjach końcowych ze względu na ko-

nieczność stosowania wspomnianych obrotnic, wymagał budowy rozbudowanego układu torów i ręcznego przepychania wagonów, po odłączeniu od nich lokomotywy. Uciążliwa była również obsługa ruchu osobowego, gdyż na każdej stacji konieczne było przesadzanie pasażerów w celu równego rozłożenia obciążenia po obu stronach wagonów. Sporych problemów przysparzał również transport zwierząt. Pomimo tych niedogodności, pierwsza na świecie komercyjna kolej jednoszynowa spełniała swoje podstawowe zadania. Funkcjonowała nieprzerwanie do czasu wybuchu wojny domowej w Irlandii. Na skutek poważnych zniszczeń została ostatecznie zlikwidowana w 1924 roku.

Kolejną, liczącą 17 km linię kolei jednoszynowej systemu Lartiguea uruchomiono we Francji w 1891 roku, pomiędzy Feurs i Panissières. Ze względu na dużą różnicę wysokości, która przewyższała możliwości trakcyjne niewielkich parowozów oraz słabe wyniki finansowe połączenie zostało zlikwidowane już w 1899 roku.

Wynalazek Lartiguea przetrwał jednak do naszych czasów. Pod koniec lat 80. XX w. w Listowel zorganizowane zostały obchody 100 rocznicy uruchomienia kolei Listowel and Ballybunion Railway. Spowodowały one wzrost zainteresowania historią tego ciekawego osiągnięcia techniki. Z ocalałych elementów udało się odtworzyć m.in. 50 m oryginalnego toru, a także odbudowano oryginalny wagon. Utworzono również park tematyczny poświęcony historii kolejki i postaci Charlesa Lartiguea. W latach 90. XX w. powstało stowarzyszenie Lartigue Monorailway Restoration Committee. Dzięki jego staraniom w 2000 roku udało się pozyskać środki i przystąpiono do odbudowy fragmentu historycznej kolejki. Prace ukończono w 2003 roku. W ich efekcie wykonano repliki historycznych pojazdów oraz wybudowano około kilometrowej długości szlak, na którym w sezonie prowadzony jest ruch turystyczny. Co ciekawe, lokomotywa wykorzystywana do obsługi pociągów napędzana jest silnikiem diesla, przy czym na ile to możliwe została upodobniona do oryginalnego parowozu wyprodukowanego w zakładach Hunslet. Kolejka stała się jedną z najważniejszych lokalnych atrakcji, a jednocześnie jednym z najciekawszych, unikalnych obiektów związanych z historią kolei na świecie.

Iwo Wachowicz

„Niebieskie wiatraki” czyli 90 lat lotnictwa Policji



10 I 1991 r. pełniłem dyżur na lotnisku sanitarnym w Sanoku. Rankiem na lotnisku w Krośnie wylądował śmigłowiec typu Mi-8 [T], który miał lecieć do Cisnej z ekipą filmową. Zawiadawca lotniska Józef Wietecha poradził pilotowi by uważał na „duszenia”, bo w rejonie Cisnej są specyficzne warunki do latania, po czym polecili w góry. Wiadomość o wypadku śmigłowca pod Cisną natychmiast dotarła do nas do Sanoka. Wystartowałem natychmiast śmigłowcem sanitarnym typu Mi-2 i już za Leskiem zauważyłem słup dymu wznoszący się nad Cisną. Niestety, pomoc przybyła za późno. W górach rozbił się śmigłowiec wojskowy typu Mi-8 [T] wraz z załogą i pasażerami – ekipą programu telewizyjnego „997” na pokładzie.

Wydarzenia, które mają tragiczny finał najdłużej zapisują się w ludzkiej pamięci. Stycziowa katastrofa śmigłowca typu Mi-8 T z 1991 r. pod Cisną w Bieszczadach, której 30 rocznicę obchodzono w styczniu 2021 r., była jedynym wypadkiem lotniczym z ofiarami śmiertelnymi w historii polskiej Policji III Rzeczypospolitej zakończonym śmiertelnym finałem. Jednak pierwszym policjantem lotnikiem, który zginął w historii był posterunkowy Jan Szczęsnulewicz (ur. 1 XI 1905 r. w Oranach). 14 V 1930 r. został on przyjęty do szkoły policji w Mostach Wielkich, skąd po pięciu miesiącach przydzielono go do służby na terenie powiatu drohobyckiego. 1 I 1931 r. skierowano go na wstępny kurs pilotażu w stołecznym 1. Pułku Lotniczym, który z wynikiem dobrym ukończył 15 IV 1932 r. 19 V 1932 r. skierowano go do Centrum Wyszko-lenia Podoficerów Lotnictwa (CWPL) w Bydgoszczy w celu odbycia dalszego

szkolenia pilotażowego, gdzie 5 IX 1932 r. uległ wypadkowi. Ok. godz. 8.30 podczas startu do swego 41, samodzielnego lotu, prawdopodobnie wskutek przeciągnięcia, pilotowany przez niego samolot wpadłszy w korkociąg runął na ziemię z wysokości ok. 100 m. W wypadku pilot doznał złamania obu nóg i odniósł ogólne obrażenia wewnętrzne i pomimo natychmiastowego przetransportowania go samolotem do Torunia, posterunkowy (post.) Jan Szczęsnulewicz zmarł tam o godz. 12.00 w 8. Szpitalu Okręgowym tego samego dnia...

Kiedy spoglądamy w niebo zwabieni odgłosem silnika lecącego samolotu bądź śmigłowca, zazwyczaj od razu kwalifikujemy dojrzany obiekt latający jako należący do lotnictwa wojskowego bądź cywilnego. Jednak ilu z oglądających lecący śmigłowiec najnowszej generacji typu Black Hawk S-70i wie, że należy on do Lotnictwa Policji, a jest ona obecnie użytkownikiem trzech egzemplarzy tego nowoczesnego „wiatraka” (SN-70XP, SN-71XP, SN-72XP). Bo przecież nie tylko lotnictwo wojskowe, lotnictwo Straży Granicznej czy też lotnictwo cywilne – komunikacyjne, sanitarne czy sportowe wykonuje loty w trzecim wymiarze na „polskim niebie”. W tym gronie znajduje się także Lotnictwo Policji, w 2021 r. obchodzące swe 90 urodziny. Do czego właściwie ono służy i jakie są jego zadania? Aby odpowiedzieć na to pytanie można przywołać kilka przykładów z pracy tylko jednej „niebieskiej bazy” w warszawskim Bemowie np. z 2009 r.: 27

I 2009 r. załoga policyjnego śmigłowca Bell 206 odnalazła, zaś załoga śmigłowca Mi-8 uratowała dwóch wędkarzy odciętych na Wiśle, na wysokości Łomianek; 20 VI 2009 r. załoga śmigłowca Mi-8 skutecznie brała udział w poszukiwaniu małego chłopca; jesienią 2009 r. załoga śmigłowca Bell 206 odnalazła, w terenie leśnym starszą kobietę, która podczas grzybobrania nie potrafiła sama odnaleźć drogi do domu; 12 V 2009 r., podczas lotu poszukiwawczego w rejonie Ostrołęki, załoga śmigłowca Bell 206 odnalazła zaginionego mężczyznę; 25 VI 2009 r. w okolicach Koźmierz, załoga śmigłowca PZL W-3 „Sokół” A-022 odnalazła zaginioną osobę; 20 VII 2009 r. w rejonie Wołomina, załoga śmigłowca Mi-8T odnalazła zaginioną osobę. Spectrum działań Lotnictwa Policji jest dzisiaj zatem bardzo szerokie, lecz jakie były jego początki?

Początki lotniczego szkolenia policjantów sięgają roku 1931 II Rzeczypospolitej (RP) zaś kamień węgielny pod Lotnictwo Policji położono w Centrum Wyszukolenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy. Tam trafiła pierwsza grupa policjantów celem odbycia szkolenia lotniczego. Początek „niebieskim skrzydłom” w ramach szkolenia „granatowych lotników” dały dwupłatowe samoloty szkolne typu Bartel BM-4a (M4S2), Hanriot HD-19 bis (H-19, H-19a), które jako pierwsza z produkcji Wielkopolskiej Wytwórni samolotów (WWS) „Samolot” otrzymał Niższa Szkoła Pilotów (NSP), poprzedniczka Centralnej Szkoły Podoficerów Pilotów Lotnictwa (CSP-



Jan Szczęsnulewicz (3 z lewej) wśród policjantów szkolonych w Centrum Wyszukolenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy

PL) w Bydgoszczy oraz Potez XVA2, na których obywali w Bydgoszczy szkolenie w pilotażu pierwsi policjanci Policji Państwowej (PP) II RP. Niestety do 1939 r. nie udało się sformować „resortowej” eskadry czy też klucza lotniczego złożonego z „granatowych lotników”.

Zanim nastąpiła w Policji „era Black Hawka”...

Po zakończeniu II wojny światowej, w realiach rodzącej się Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) jak i w latach jej trwania, „resortowe lotnictwo” Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (MSW - eskadry Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego [KBW], a od 1966 r. Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSW - NJWMSW) miało za sobą działania operacyjne samolotów przeciwko Ukraińskiej Powstańczej Armii (UPA) w 1947 r. w ramach akcji „Wisła” jak i służbę na rzecz państwa i społeczeństwa przy pomocy samolotów i śmigłowców. Pierwszym przypadkiem operacyjnego wykorzystania śmigłowców Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (MSW), na rzecz Milicji Obywatelskiej (MO) było poderwanie w powietrze w 1965 r. dwóch śmigłowców typu Mi-4 i dwóch typu SM-1. Z Eskadry Lotnictwa Transportowo-Łącznikowego (ELT-Ł) MSW stacjonującej na lotnisku Warszawa-Bemowo, celem poszukiwania zbiegłych z więzienia w Krośnie przestępców (wzdłuż prawdopodobnej trasy ucieczki skazanych, rozrzucano w czasie akcji poszukiwawczej także ulotki z komunikatem MO). Na ww lotnisku stacjonował także 103. Pułk Lotnictwa (PL) NJWMSW (JW 1159 - Warszawa-Bemowo, ul. Kocjana 3 i Bielany, Wrzeciono, ul. Marymoncka). Dla kilku pokoleń młodych Polaków na zawsze w pamięć wryły się ujęcia filmowe z udziałem śmigłowców Milicji Obywatelskiej (MO) użytych w kultowych serialach „Przygody psa cywila” (SM-1) czy „07 zgłoś się” (Mi-8 T), których główni bohaterowie tacy jak sierż. Walczak (odtwórcą tej roli był Krzysztof Litwin), por. Borewicz (odtwórcą tej roli był Bronisław Cieślak) czy... por. Jaszczuk (odtwórcą tej roli był Jerzy Rogalski) stali się kultowymi twarzami małego i wielkiego ekranu; w filmach fabularnych takich jak „Zamknąć za sobą drzwi” czy „Wściekły” (Mi-2) czy też te wstydlive kadry z materiałów dokumentalnych, użycia w 1970 r. śmigłowców typu Mi-2 do rozpraszania i ostrzeliwania manifestantów na Wybrzeżu, podczas pamiętnych wydarzeń grudniowych. W erze przemian ustrojowo-społecznych po 1989 r. w III RP w 1996 r. rozpoczął się proces formowania Lotnictwa Policji (LP). Dwa pierwsze Zespoły Lotnictwa Policyjnego Komend

Wojewódzkich Policji (ZLPWKP) powstały w Krakowie i w Poznaniu, otrzymawszy zmodernizowane śmigłowce typu Mi-2 (amerykańskie silnik i amerykańska awionika, przeznaczone pierwotnie na eksport do krajów zachodnich), oznakowane jako PZL „Kania” zaś w 2000 r. Komenda Główna Policji (KGP) otrzymała 12 „niemłodych” śmigłowców pochodzących z 103. Pułku Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (PLNJWMSWiA), które po modyfikacji zostały wprowadzone do służby. 9 V 2001 r. zainaugurowano działalność Lotnictwa Policyjnego Komendy Głównej Policji (LPKGP), którego jednostki rozlokowane jako podległe Komendom Wojewódzkim Policji (KWP) w Gdańsku, Szczecinie, Białymstoku, Poznaniu, Warszawie, Łodzi, Wrocławiu, Krakowie i Rzeszowie. Na skutek reorganizacji w 2009 r. Lotnictwa Służb Porządku Publicznego (LSPP) na szczeblu MSWiA Lotnictwo Policji operowało odtąd z sześciu baz czyli z bazy centralnej na lotnisku Warszawa-Babice oraz z pięciu baz terenowych zlokalizowanych przy Komendach Wojewódzkich Policji (KWP) w Łodzi, Krakowie, Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu. Flota „niebieskiego lotnictwa” składała się odtąd z następujących śmigłowców: dwóch typu Bell 206 i 412, dwóch typu Mi-8, dwóch typu PZL W-3 „Sokół”, które podlegały Wydziałowi Operacji Lotniczych Zarządu Lotnictwa Policji KGP (WOLZLPKGP) w Warszawie; jednego śmigłowca typu PZL W-3 „Sokół”, który wchodził w skład Sekcji Lotnictwa (SL) KWP w Krakowie; jednego śmigłowca typu Bell 206, który wchodził w skład SLKWP w Łodzi; jednego śmigłowca typu Mi-2, który wchodził w skład SLKWP w Poznaniu; jednego śmigłowca typu Mi-2, który wchodził w skład SLKWP w Szczecinie; jednego śmigłowca typu Mi-2, który wchodził w skład SLKWP w Wrocławiu. Przez pewien czas LP dysponowało najstarszymi na „polskim niebie” egzemplarzami śmigłowców typu Mi-2, jakie trafiły doń z lotnictwa Straży Granicznej (SG), stopniowo jednak przełamywane były kłopoty finansowe, które wcześniej uniemożliwiały zakup nowoczesnego sprzętu latającego, prowadząc stopniowo do „ery Black Hawka”.

W 90-lecie istnienia Lotnictwa Policji, w ramach „pokoleniowej zmiany warty”, najnowocześniejszym sprzętem latającym jest trójka wspomnianych śmigłowców typu Black Hawk S-70i, które zebrały sporo pochwał od używających ich „niebieskich załóg” zaś starsze śmigłowce wycofywane są systematycznie ze służby.

Andrzej Olejko

Samoloty tłokowe De Havilland Canada skonstruowane z udziałem Polaków (DHC-1 Chipmunk, DHC-2 Beaver)

W okresie II wojny światowej polscy konstruktorzy lotniczy, którzy zdołali wydostać się z okupowanej ojczyzny, zostali rozsiarani niemal po całym świecie. Pracowali w biurach konstrukcyjnych Turcji, Wielkiej Brytanii, Francji (do kapitulacji w 1940 r.), USA oraz Kanady. Wszędzie tam zaznaczyli swój wkład w rozwój techniki lotniczej. Największą pamięć po sobie pozostawili jednak w Kanadzie. Kraj ten do zakończenia wojny praktycznie nie posiadał w pełni niezależnego przemysłu lotniczego. Produkowane w Kanadzie samoloty stanowiły licencje maszyn angielskich lub amerykańskich, a fabryki były filiami zakładów z tych państw. Również potencjał ludzki był w dużym stopniu ograniczony, gdyż zdecydowana większość najlepszych fachowców była pochodzenia angielskiego lub amerykańskiego, ludzie ci po zakończeniu kontraktów, wracali do swych krajów. Ogromny zastrzyk fachowców nastąpił dopiero w 1941 r., gdy polsko-ukraiński inż. Wsiewołod Jakimiuk (przedwojenny konstruktor myśliwca PZL P.24) uzyskał zgodę rządu kanadyjskiego na wprowadzenie do Kanady 200 polskich inżynierów i techników lotniczych.

Na efekty nie trzeba było długo czekać. Inż. Jakimiuk został głównym konstruktorem zakładów De Havilland Kanada w Toronto i z pomocą innych Polaków uruchomił w 1942 r. produkcję seryjną dwusilnikowych myśliwców DH-98 Mosquito (zbudowano 1032 szt.). W 1942 r. w nowo założonej wytwórni Victory Aircraft w Malton k. Toronto, inż. Zygmunt Cyma i inż. Bolesław Baronowski, otworzyli produkcję licencyjną ciężkich czterosilnikowych bombowców Avro Lancaster X (zbudowano 430 szt.). Zakłady te w 1945 r. zmieniły nazwę na Avro Canada Ltd.

Polscy specjaliści okazali się być potrzebni także po zakończeniu wojny, więc wielu z nich zdecydowało się pozostać w Kanadzie z powodów politycznych.

DHC-1 Chipmunk



DHC1 w barwach kanadyjskiego RCAF.

Pierwszym samolotem skonstruowanym w Kanadzie przez Polaków był De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk z 1945 r. Był to także pierwszy całkowicie samo-



Chipmunk w barwach belgijskich.

dzielny projekt zakładów De Havilland Canada. Jego głównym konstruktorem był inż. Jakimiuk. W założeniu miał to być samolot szkolny o nowoczesnej konstrukcji, zastępujący przestarzałe dwupłaty Tiger Moth. W rezultacie powstał dolnopłat o wolnonośnej konstrukcji metalowej w układzie tandem. Niektóre elementy, jak np. część powierzchni płatów, lotki oraz ruchome elementy usterzenia, były kryte płótnem. Kabina w układzie tandem pokryta była kropłową osłoną zapewniającą bardzo dobrą widoczność. Ogólnie bardzo przypominał on kształtem przedwojenny polski samolot szkolny PWS-40 Junak z 1939 r.. Być może Jakimiuk wzorował się na nim, ale nie ma na to dowodów.

Pierwszy prototyp Chipmunka (o znakach CF-DIO-X) z silnikiem de Havilland Gipsy Major 1C (108kW/145 hp) oblatano w Downsview pod Toronto 22 maja 1946 r. Za sterami siedział Pat Fillingham. Testy przebiegły pomyślnie i wkrótce uruchomiono seryjną produkcję z silnikami rządowymi 145 hp (1 hp = ok. 1,3 KM) de Havilland Gipsy Major 8.



Chipmunk w służbie RAF.

Samolotem DHC-1 bardzo szybko zainteresował się brytyjski RAF. Już wkrótce dwa Chipmunki przetestowano w Aeroplane and Armament Experimental Establishment w Boscombe Down. Wykazano dużą przydatność tego samolotu do szkolenia i akrobacji oraz zamówiono je dla szkół lotniczych. Następnie DHC-1 zakupiły kanadyjskie RCAF. Z czasem Chipmunki otrzymały pewne modyfikacje, jak np. tłoczone osłony kabiny bez uźebrowania.



Super Chipmunk - akrobacyjny.

W latach 50. DHC-1 stał się bardzo popularnym samolotem szkolnym, akrobacyjnym oraz rolniczym. Większość samolotów używanych w firmach cywilnych stanowiły maszyny z wojskowego demobilu.

W USA opracowano wersję „Super-Chipmunk” na potrzeby pokazów lotniczych. Posiadał on „podrasowany” silnik, obcięte fragmenty płatów, chowane podwozie, autopilota, wytwornice dymów na końcówkach płatów i usterzenia pionowego oraz jednoosobową kabinę.

Główni użytkownicy wojskowi DHC-1:

Wielka Brytania

RAF otrzymał łącznie 735 DHC-1, zmontowanych w Anglii i oznaczonych jako Chipmunk T.10. Służyły w Reserve Flying Squadrons (RFS) w Volunteer Reserve

(VR) oraz University Air Squadrons. Kilka DHC-1 użyto w 1958 r. do lotów obserwacyjnych w czasie konfliktu na Cyprze. W latach 1956-1990 samoloty te używano do lotów szpiegowskich w ramach brytyjskiego programu BRIXIMIS. DHC-1 służyły też do 1996 r. w ośrodkach doskonalących wyszkolenie kontrolerów ruchu lotniczego ATC Air Experience Flight. Następnie zostały zastąpione przez Bulldogi. Chipmunki które służyły także w lotnictwie wojsk lądowych Army Air Corps i marynarki wojennej Fleet Air Arm. Ostatnie DHC-1 służą w jednostkach pokazowych, jak np. RAF Battle of Britain Memorial Flight.

Kanada

RCAF wprowadził Chipmunki do użycia w 1948 r. Przetrwaly ona w służbie do 1972 r. Samoloty te okazały się tak trwałe, że nawet po wycofaniu z armii, znalazły wielu nabywców cywilnych na całym świecie, a niejeden z nich lata do dziś. DHC-1 można podziwiać na chyba wszystkich pokazach lotniczych w Kanadzie. Są one także wśród eksponatów muzeów lotniczych, jak np. Canadian Warplane Heritage w Hamilton, Ontario.

Oprócz tego wiele DHC-1 było użytkowanych w Portugalii, Belgii, Birmie i innych państwach.

Podstawowe dane techniczne DHC-1:

Załoga: 2,

Długość: 25 ft 5 in (7.75 m)

Rozpiętość: 34 ft 4 in (10.47 m)

Wysokość: 7 ft in (2.1 m)

Powierzchnia nośna: 172 ft² (16.0 m²)

Masa własna: 1,517 lb (646 kg)

Masa załadowana: 2,014 lb (953 kg)

Max masa startowa MTOM: 2,200 lb (998 kg)

Silnik: 1× de Havilland Gipsy Major 1C, 145 hp (108 kW)

Prędkość max: 120 kt, 138 mph, 222 km/h na poziomie morza

Prędkość przelotowa: 90 kt

Zasięg: 225 NM (445 km)

Pułap: 15,800 ft (5200 m)

Prędkość wznoszenia: 900 ft/min (274 m/min)

Obciążenie powierzchni nośnej: 11.709 lb/ft² (5.782 kg/m²)

Jednostkowe obciążenie mocy: 13.889 hp/lb (8.824 kW/kg)

DHC-2 Beaver



DHC 2 z silnikiem turbosmigłowym.

W okresie powojennym zakłady De Havilland Canada musiały przestawić się na produkcję cywilną. Trudny teren wewnętrznych i północnych rejonów Kanady wymuszał użycie samolotów w najcięższych warunkach, często bez stałych lotnisk i w bardzo niskich temperaturach. Samoloty wykonujące loty w takich warunkach są tam określane, jako tzw. „Bush planes”. Muszą one posiadać zdolność krótkiego startu i lądowania (STOL) oraz mieć możliwość instalacji pływaków. Mile widziany jest jak najwyższy udźwig i rozmiar kabiny ładunkowej, ale np. prędkość przelotowa schodzi tu na dalszy plan. Lokalni piloci mówią wręcz, iż „Bush plane musi być tylko trochę szybszy od psich sań”.

Zakłady DHC podjęły się opracowania takiego samolotu we wrześniu 1946 r. Zespół konstruktorów składał się z inż. Jakimiuka oraz Kanadyjczyków Freda Bullera Dicka Hiscocksa, Jima Houstona oraz Phila Garratta (szef



Beaver w swoim żywiole- w kanadyjskim interiorze.

grupy). Założono, iż samolot ma być w pełni metalowy. Jako jednostkę napędową wybrano silnik When Pratt & Whitney Canada Wasp Jr 450 hp (340 kW).

Beavera oblatano w sierpniu 1947r. Pierwszy zbudowany egzemplarz seryjny trafił do służby leśnej prowincji Ontario (Ontario Department of Lands and Forests) w 1948 r. Już wkrótce zamówienie na większą ilość DHC-2 wpłynęło od US Army, gdzie Beaver pokonał w konkursie amerykańską Cessnę 195. Beaver stał się w Ameryce północnej bardzo popularnym samolotem. Produkcja zakończyła się w 1967 r. na 1657 egz.

Postać Polaka wśród zespołu konstrukcyjnego nie była jedynym akcentem w historii tego samolotu. W latach 80. powstała wersja DHC-2/PZL-3S z polskim silnikiem PZL-3S o mocy 600 hp (450 kW).

W 1987 r. Canadian Engineering Centennial Board uznała DHC-2 za jedno z największych osiągnięć komercyjno-technicznych Kanady w XX w.

Podstawowe dane techniczne DHC-2:

Pasażerowie: 6

Ładunek użyteczny: 2,100 lb (953 kg)

Długość: 30 ft 3 in (9.22 m)

Rozpiętość: 48 ft 0 in (14.63 m)

Wysokość: 9 ft 0 in (2.74 m)

Pow. nośna: 250 ft² (23.2 m²)

Masa własna: 3,000 lb (1,361 kg)

Silnik: 1 × Pratt & Whitney R-985 Wasp Jr. 450 hp (336 kW)

Predkość max: 158 mph (255 km/h)

Predkość przelotowa: 143 mph (230 km/h)

Zasięg: 455 miles (732 km)

Pułap: 18,000 ft (4,586 m)

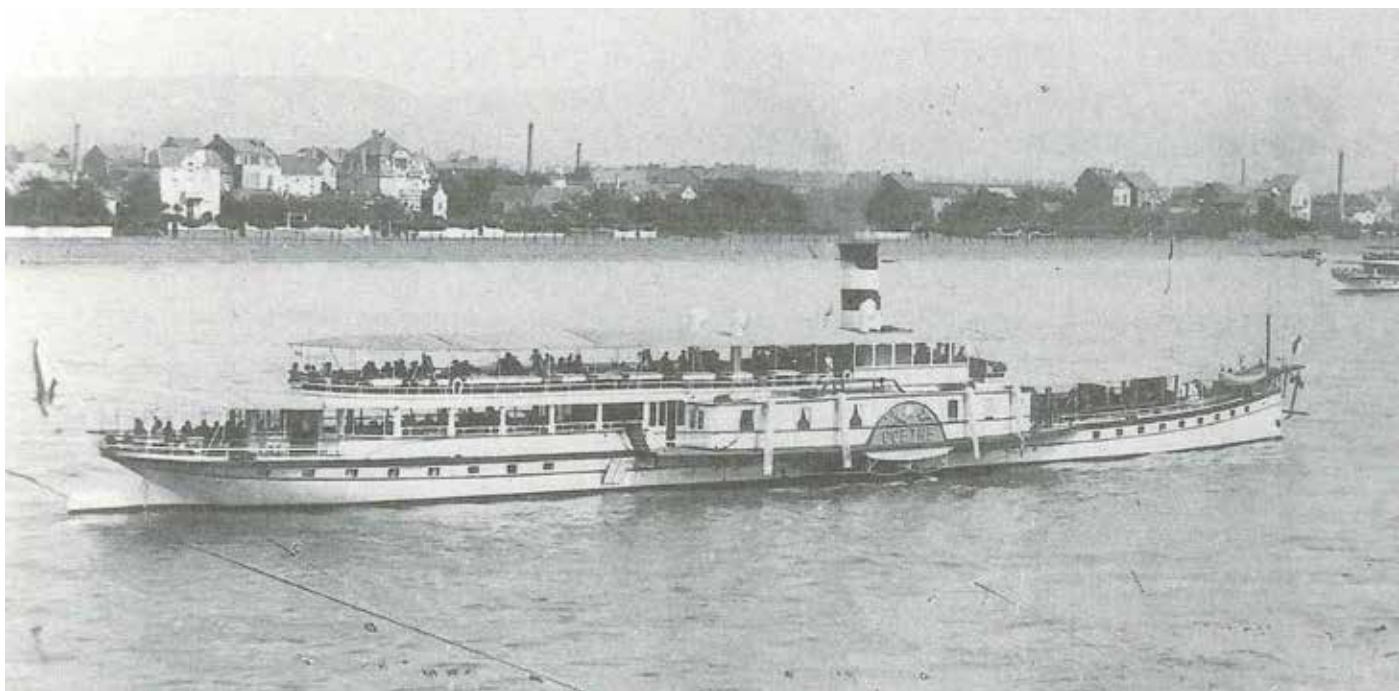
Prędkość wznoszenia: 1,020 ft/min (5.2 m/s)

Jakub Marszałkiewicz

Parowiec pasażerski Goethe

Długość	77,70 m. (1913 r.) 83,25 m (po przebudowie w 1925 roku)
Szerokość	8,25 m (z nadkolami: 15,70 m)
Zanurzenie maksymalne	maks. 1,55 m
Liczb członków załogi	35 osób
Oryginalny silnik z 1913 roku	2-cylindrowy silnik parowy o mocy 700 KM (515 kW)
Silnik współczesny (od 2009 roku)	Dwa silniki Iveco C13ENTM50.30 o mocy 734 kW (998 KM)
Dozwolona liczba pasażerów	990 osób

Statek został zamówiony przez firmę Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (PRDG) jako następcę parowca EM Arndt, który został wycofany z eksploatacji w 1912 r. Goethe powstał w stoczni braci Sachsenberg w Kolonii-Deutz. Wodowanie wyprodukowanego pod numerem 709 statku nastąpiło 22 lipca 1913 roku, a odbiorów technicznych dokonano 2 sierpnia. Następnego dnia popłynął on w dziewiczy rejs z Kolonii do Koblencji z licznymi gośćmi honorowymi i członkami Zarządu firmy. Od 4 sierpnia 1913 roku był używany przez firmę w rejsach liniowych z pasażerami pomiędzy Koblencją i Moguncją.



Fot. 1 Statek Goethe w dziewiczym rejsie w 1913 roku.

Statek napędzany był maszyną parową, posiadał po dwa bunkry węglowe - na dziobie i rufie dolnego pokładu, które były wyposażone w luki dwóch małych dźwigów parowych zamontowanych na stałe na pokładzie. Przednia część głównego pokładu służyła również do transportu towarów w miesiącach zimowych. Urządzenia ładujące były demontowane w miesiącach letnich, dzięki czemu pasażerowie mieli do dyspozycji cały pokład główny. Kajuty dla załogi i pomieszczenia zaopatrzeniowe znajdowały się w nadkolach i na dolnym pokładzie.

Po zakończeniu I wojny statek był używany do transportów wojskowych i przewozu towarów. Na początku lat 20. XX wieku transportowano nim przesyłki pocztowe. Od



Fot 2. statek Goethe nieopodal Mittelrhein, 1936 rok.

1925 roku ponownie stał się statkiem pasażerskim, w tym celu nadbudówki pokładu głównego i górnego zostały przedłużone. Po zakończeniu prac adaptacyjnych Goethe mógł pomieścić do 2400 pasażerów i był używany głównie w przewozach ekspresowych między Kolonią a Moguncją.

Po wybuchu II wojny światowej armator ponownie wykorzystał statek w połączonym ruchu pasażersko-towarowym, co zapewniło mu niezbędne materiały eksploatacyjne, takie jak węgiel, smary i metalowe części zamienne, a zatrudniony personel mógł dalej pracować na statkach.



Fot 3 Wrak statku w 1951 roku.jpg

Dnia 29 lipca 1942 r., w Koblencku statek został uszkodzony w wyniku nalotu bombowego. Wrócił do służby po remoncie 11 czerwca 1943 roku. Na przełomie 1944 i 45 roku służył jako statek mieszkalny dla robotników przymusowych

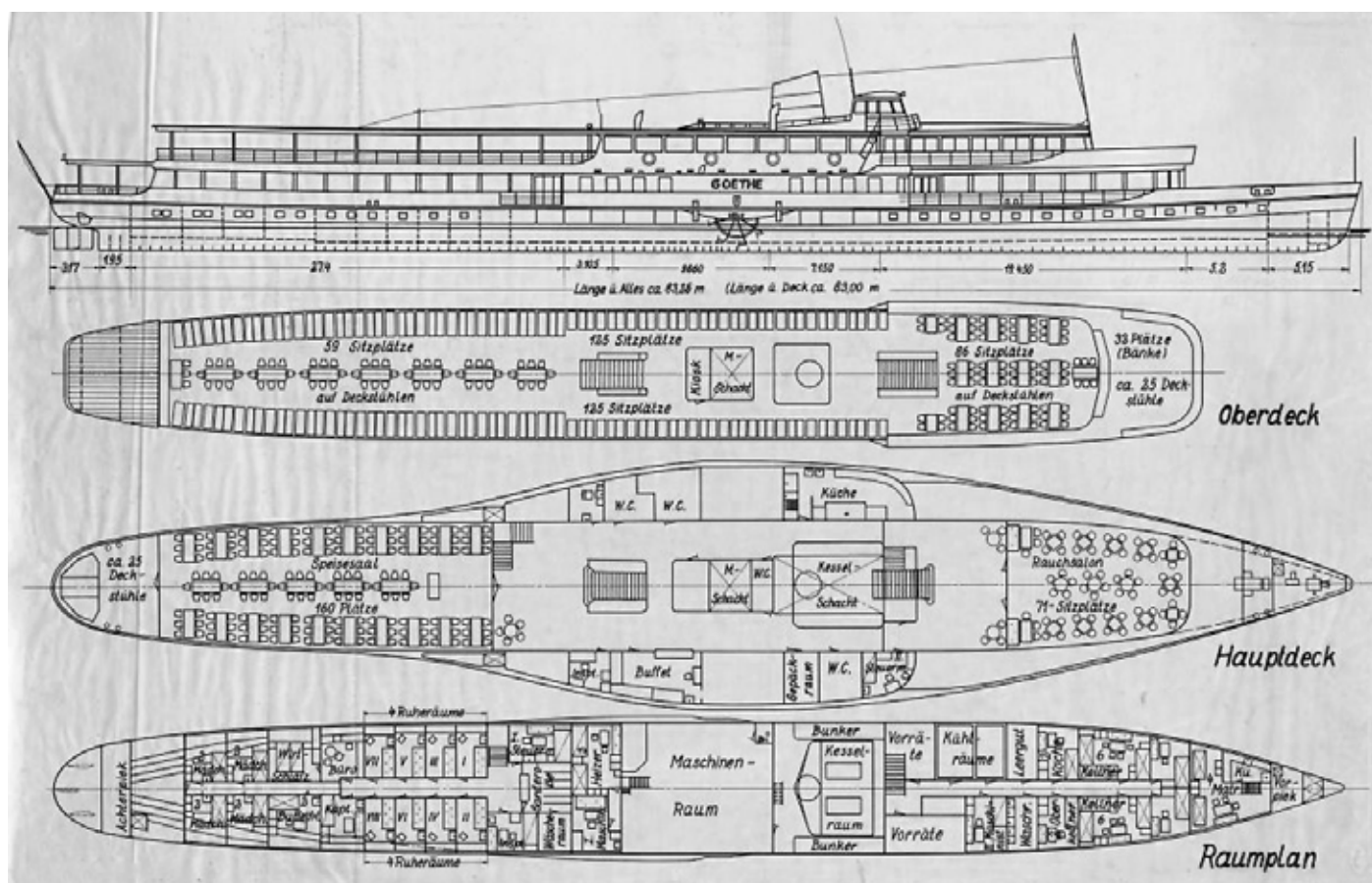
w tym sowieckich jeńców, którzy pracowali przy budowie umocnień na Linii Zygfryda. Dni 3 marca 1945 w wyniku amerykańskiego nalotu bombowego całkowicie zniszczyły rufę statku, a około 20 robotników przymusowych i pierwszy mechanik na statku zginęło w ataku.



Fot 5. Goethe i Mannheim 1989.

Do 1951 roku statek był wrakiem z którego demontowano kolejne części. Jesienią 1951 roku PRDG negocjowało ze stocznia Christof Ruthof jego odbudowę. Wszystkie nowe pomosty były już konstrukcjami spawanymi z aluminium. Dziób statku został wydłużony, kadłub podzielono sześcioma wodoszczelnymi grodziami.

Statek wrócił do eksploatacji w maju 1953 r. i służył do regularnej żeglugi na trasie Kolonia-Moguncja. W 1956



Fot 4. Plan statku po przebudowie w 1952 roku.

roku zmieniono sposób zasilania maszyny parowej z węgiel na olej opałowy. Pod koniec lat 60. XX wieku statek ulegał częstym awariom i drobnym wypadkom, przez co był często wycofywany z eksploatacji.

W latach 70 dokonano zmian podziału pomieszczeń, przeprojektowano salony, odnowiono całą instalację elektryczną na 220 V, Goethe otrzymał stałe przeszkle nie w tylnej części górnego pokładu. Z okazji 60. rocznicy

obsługi wycieczek w Moguncji, Kolonii i Koblencji.

Statek był jednak dużo droższy w eksploatacji niż pozostała flota firmy. Ocena przeprowadzona 28 sierpnia 2006 r. wykazała, że Goethe przez 9 lat przewiózł 1521 343 pasażerów, silnik parowy pracował przez 18 694 godzin i zużywał około 350 litrów lekkiego oleju opałowego na godzinę pracy, czyli o 75% więcej niż w porównywalnej pracy z konwencjonalnymi silnikami wysokoprężnymi.



Fot 6 Statek współcześnie.

oddania do użytku innego parowego statku pasażerskiego Mannheim dnia 8 listopada 1989 roku nastąpiło spotkanie tych dwóch wielkich statków parowych. Była to na razie jedna z ostatnich podróży Goethego, ponieważ po sezonie wyłączyła ona z eksploatacji Kolonia-Düsseldorfer z powodu wadliwego kotła parowego.

Na początku lat 90. nie był eksploatowany, a na krótko stał się planem filmowym. Dnia 21 kwietnia 1992 roku w Kolonii powstało stowarzyszenie, które postawiło sobie za cel ponowne uruchomienie parowca. Firma przeprowadziła remont w połowie lat 90. Dokładnie w 247 urodziny Johanna Wolfganga von Goethego 28 sierpnia 1996 r. Proboszcz katedry Bernard Henrichs poświęcił statek w obecności burmistrza Kolonii. Statek wrócił do

W sezonie 2008 technicy odkryli pęknięcie bloku silnika, zarząd armatora zdecydował się na zamianę silnika na napęd wysokoprężny. Aby nie dopuścić do przebudowy entuzjaści zabytków techniki zażądali objęcia całego statku (w tym silnika) wpisem do rejestru zabytków, co jednak się nie stało. W dniu 5 października 2008 r. Goethe po raz ostatni popłynął regularnym rejsem pod parą. Stocznia Kolonia Deutz wymieniła silnik parowy na wysokoprężny, zdemontowano też np. telegrafy.

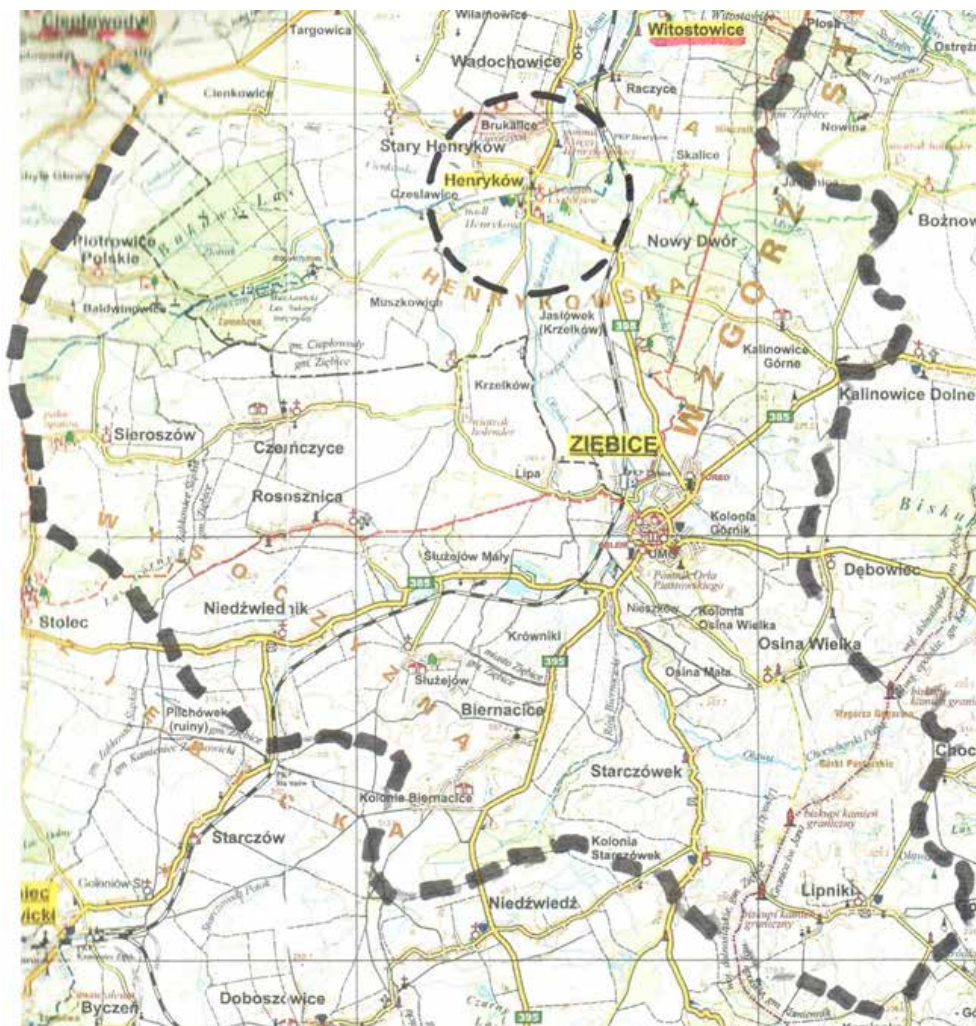
Dziś statek stanowiący flotę firmy KD dalej pływa w rejsach wycieczkowych na Renie oraz jest wynajmowany na rozmaite imprezy okolicznościowe. Rejs można zarezerwować na stronie: <https://www.k-d.com/de/>

Mariusz Gaj

Mała hydrotechnika w RDLP we Wrocławiu (5)

Park i klasztor jako jeden obiekt (kompleks) dziedzictwa hydrotechnicznego w Henrykowie.

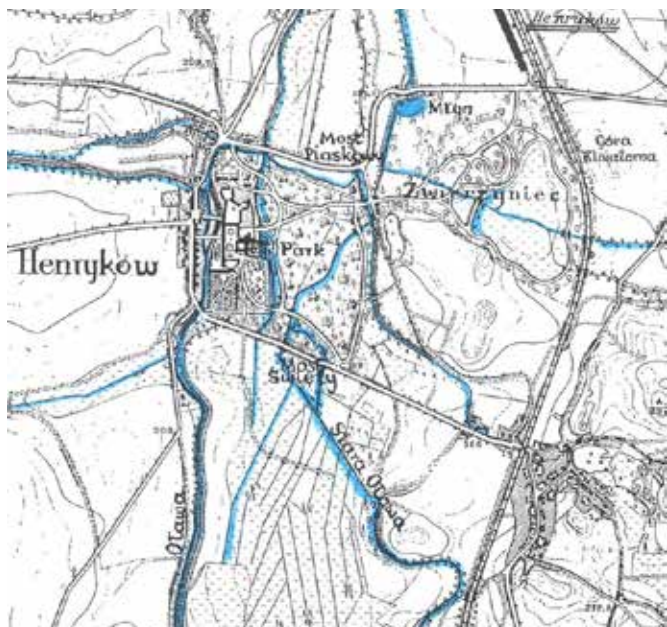
Nadleśnictwo Henryków od kilku dekad zarządza Parkiem Klasztoru Księgi Henrykowskiej w samym Henrykowie. Trudno mu podejmować śmiałe działania rewitalizacyjne Parku bez określenia zależności wynikających ze ścisłego powiązania Parku z kompleksem klasztornym, ekosystemem doliny rzeki Oławy czy różnorodnymi budowlami inżynierijnymi, budowanymi jeszcze przez przybyłych - na te niezagospodarowane wtedy ziemie - w Średniowieczu Cystersów.



Lokalizacja kompleksu henrykowskiego w dorzeczu górnej Oławy - Starej Oławy (grubą, czarną, przerywaną linią oznaczono wododział zlewni – położonej powyżej Henrykowa), rys. Ryszard Majewicz

Kluczowym jest, które z historycznych obiektów systemu wodnego kompleksu odtwarzać, i – w jakim celu ?!

Poniżej: Park Klasztoru Księgi Henrykowskiej 1824 r.



Systemy wodne kompleksu 1931/1960 r.

Wg protokołu Spotkania w Klasztorze 12.07.2013 r. w sprawie rewaloryzacji zabytkowego Parku Klasztoru Księgi Henrykowskiej „Nadleśnictwo widzi potrzebę zatrzymania procesu utraty różnorodności biologicznej i krajobrazowej oraz odtworzenia i wzbogacenia zasobów przyrody, mających na celu zachowanie dorobku kulturowego Europy”.

Niestety, pomimo obecności przedstawicieli wielu Instytucji – np. - Konserwatora Zabytków w Wałbrzychu czy Klasztoru Księgi Henrykowskiej, nie udało się wtedy poczynić dalszych kroków. Udało się to natomiast na Spotkaniu w Nadleśnictwie 16.09.2016 r. Omówiono możliwości rewitalizacji historycznego Parku będącego integralną częścią Klasztoru Księgi Henrykowskiej. Ustalono:

- konieczność dokonania pełnego rozpoznania historycznych systemów (np. zasilania fontann) zaprojektowanych i stworzonych przez „inżynierów Średniowiecza” jakimi niewątpliwie byli Cystersi.
- wyremontowanie i wyeksponowanie ocalałych urządzeń technicznych położonych wewnątrz obszaru wyznaczonego przez drogę „żelazną” (od wschodu) i drogi „bite” (od zachodu).
- odtworzenie w jak najbardziej pierwotnej formie jak największej części z nich.
- udostępnienie ich w planowy („skanalizowany”) sposób, jak najszerzej rzeszy mieszkańców i turystów.
- zaadaptowanie terenów przyległych do Parku, do obsługi planowego udostępniania przyjezdnym zarówno Klasztoru jak i Parku. (Protokół Spotkania w Nadleśnictwie Henryków 16.09.2016 r. w sprawie Parku Klasztoru Księgi Henrykowskiej.)

Uzgodniono, że dalsze działania powinny być przemyślane i służyć kompleksowemu ale także efektywnemu podejściu do zarządzanego majątku kulturowego. Ustalono własność terenów przyległych do Parku. Wszyscy obecni wyrazili życzliwość do podjętej inicjatywy oraz chęć do udziału w dalszych pracach. Ustalono również, że po kolejnym spotkaniu powstanie studium prac – wstępna dokumentacja dla potrzeb określenia i przedstawienia wizji dalszych działań.

Koordynatorem projektu rewitalizacji został wybrany Piotr Bubniewicz – Nadleśniczy Nadleśnictwa Henryków.



Systemy wodne kompleksu, 2016 r., szkic „roboczy” - kierunki zmian, efekty do osiągnięcia, oprac. R. Majewicz

29.09.2017 r. Nadleśnictwo Henryków podpisało umowę z Zakładem Karnym w Strzelinie w ramach której grupa dziesięciu skazanych w okresie od 01.10.2017 r. do 31.12.2017 r. wykonywała prace porządkowe dzięki którym będzie można przystąpić do rewitalizacji Parku w Henrykowie.

Zakres prac został uzgodniony z Regionalną Dyрекcją Lasów Państwowych we Wrocławiu, Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, a także z Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Prace przygotowawcze, do których skierowani zostali więźniowie, polegały na usunięciu zakrzaczeń, podrostów oraz drzew o pierśnicy do 20 cm, w odległości ok. 10 m od alejek spacerowych. Odtworzono także najbardziej atrakcyjne osie widokowe. Od początku października do końca roku wykonano prace porządkowe wzdłuż 2,75 km alejek spacerowych, na powierzchni ponad 7 ha. Należy uwzględnić aspekt resocjalizacji skazanych oraz przystosowanie do życia na wolności. Efekty prac zostały przyjęte entuzjastycznie przez mieszkańców Henrykowa.

Poniżej, jeden z efektów tych prac - widok na klasztor od strony wschodniej:

11 września 2018 r w Urzędzie Miejskim w Ziębicach odbyło się spotkanie poświęcone utworzeniu w Henryko-



Przed pracami odkrzaczeniowymi 2017 r., foto Nadleśnictwo Henryków



Po wykonaniu prac odkrzaczeniowych 2017 r., foto Nadleśnictwo Henryków



Na fotografii z pierwszej połowy XX w., źródło: Nadleśnictwo Henryków



Czerwoną linią zaznaczony obszar zainteresowań.

wie parku kulturowego. Uczestniczyli w nim: Burmistrz Ziębic Alicja Bira, Krzysztof Lisowski - Radny Rady Miejskiej, Nadleśniczy Piotr Bubniewicz - Lasy Państwowe Nadleśnictwo Henryków, ks. mgr Józef Jarmuła - Przedstawiciel Katolickiego Liceum Ogólnokształcącego im. bł. Edmunda Bojanowskiego w Henrykowie, zastępca Burmistrza Ziębic Tomasz Bafia oraz inspektor d.s. planowania przestrzennego Patrycja Fatyga.

Podczas spotkania ustalono, że idea objęcia parkiem kulturowym terenu opactwa cystersów wraz z zabytkowym parkiem przyniesie duże korzyści pod kątem możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych dla poprawy wizerunku oraz konserwacji obiektów zabytkowych i umożliwienia rozwoju infrastruktury związanej z obsługą turystów. Omówiono także przebieg procedury związanej z przyjęciem na terenie Henrykowa parku kulturowego, która poprzedzona jest przeprowadzeniem przez specjalistów analiz i studiów dla waloryzacji krajobrazowej i kulturowo – przyrodniczej. W następnej kolejności zostanie przygotowany projekt planu ochrony parku kulturowego oraz wytyczne dla aktualizacji studium uwarunkowań i dla miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt dokumentacji musi zostać skonsultowany z Radą Miejską oraz Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Po uzyskaniu pozytywnej opinii Rada Gminy podejmuje uchwałę powołującą park kulturowy.” (http://www.ziebi-ce.pl/asp/pl_start.asp?typ=13&sub=0&subsub=0&menu=1&artykul=10200&akcja=artykul&schemat=2)

28 stycznia 2019 r. w siedzibie Nadleśnictwa Henryków odbyło się spotkanie robocze dotyczące utworzenia Parku Kulturowego w Henrykowie. PLUS FOT. (LINK EKSPRES-MIEJSKI.PL inf.: 2019-01-30)

21.6.2019 08:13 Urząd Miasta i Gminy Ziębice (<https://doba.pl/dza/artykul/park-kulturowy-w-henrykowie-coraz-blizej-umowa-podpisana-/17438/15>) donosił:

Po kilku miesiącach intensywnych prac zmierzających do utworzenia Parku Kulturowego, 31 maja br. burmistrz Ziębic Mariusz Szpilarewicz, zgodnie z wcześniej wyrażoną wolą Rady Miejskiej oraz posiadając partnera finansowego w postaci Nadleśnictwa Henryków, podpisał umowę na opracowanie i przygotowanie Planu Ochrony Parku Kulturowego w rejonie Opactwa Cystersów i zabytkowego parku w Henrykowie. Zgodnie z podpisaną umową, Wykonawca przeprowadzi waloryzację krajobrazową i kulturowo-przyrodniczą pod kątem stworzenia Parku Kulturowego. W celu opracowania dokumentu, odbędą się konsultacje społecznie z mieszkańcami Henrykowa oraz zainteresowanymi podmiotami, w trakcie których zostaną przedstawione cele i założenia planu

ochrony parku kulturowego. Jeszcze w tym roku Wykonawca przygotowuje plan ochrony Parku Kulturowego, który jest załącznikiem do uchwały w sprawie zatwierdzenia Planu Ochrony Parku Kulturowego (swoim zasięgiem obejmować będzie Opactwo Cystersów i zabytkowy park w Henrykowie).

W listopadzie zakończą się prace zmierzające do utworzenia Parku Kulturowego. Ostateczna wersja uzgodnionego z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków opracowania wraz z uchwałą w sprawie utworzenia Parku Kulturowego zostanie podjęta przez Radę Miejską jeszcze przed obchodami 750-lecia zapisania pierwszego zdania w języku polskim, które planowane są na czerwiec 2020 r. Dzięki podjętym działaniom nastąpi podniesienie atrakcyjności nie tylko Opactwa Cystersów, ale również całej miejscowości. Powołanie Parku Kulturowego w Henrykowie stanowi ogromną szansę dla regionu na zaistnienie w świadomości nie tylko mieszkańców, ale także turystów odwiedzających nasze strony. Gmina Ziębice planuje utworzenie w obrębie parku centrum edukacyjno-pobytowe, poświęconego „Księdze henrykowskiej”, które zostanie sfinansowane ze środków zewnętrznych. Partnerem Gminy w tych działaniach, oprócz Lasów Państwowych, jest również Katolickie Liceum Ogólnokształcące w Henrykowie jako agenda Archidiecezji Wrocławskiej

W ramach konsultacji społecznych 16.11.2019 r. zorganizowano - między innymi - „wspólny spacer po założeniu cysterskim i parku z udziałem autorów dokumentacji”. (www.lasy.gov.pl – Nadleśnictwo Henryków)

W 2020 r. Rada Miejska w Ziębicach podjęła dwie kolejne uchwały (nr 197/VIII/2020) W sprawie utworzenia parku kulturowego pod nazwą „Park Kulturowy Opactwo Cystersów w Henrykowie” i (nr 222/VIII/2020) w sprawie zatwierdzenia „Planu Ochrony Park Kulturowy Opactwo Cystersów w Henrykowie”.

Efekty w/w prac, dają możliwość kompleksowej analizy historycznej na rzecz poznania i dostosowania do współ-

czesnych potrzeb dziedzictwa hydrotechnicznego parku kulturowego w Henrykowie. Trudno bowiem podejmować śmiało działania rewitalizacyjne Parku bez określenia zależności wynikających ze ścisłego powiązania Parku z kompleksem klasztornym. Od działań melioracyjnych i hydrotechnicznych na tych - niezagospodarowanych wtedy ziemiach – przecież zaczęli Cystersi: „Inżynierowie Średniowiecza”. Bez tych działań inżynierskich nie było by dziś tego Klasztoru Księgi Henrykowskiej. Pierwsze zdanie zapisane po polsku powstało by zapewne później, i w innym klasztorze.

Kompleksowa analiza historyczna powinna w pierwszej kolejności zawierać:

- Przebieg i zmiany: zarówno naturalnych koryt rzeki Oławy jak i wykonanych ręką człowieka kanałów;
- Lokalizację wraz z funkcją jaką pełniły dawne i obecne (często nieczynne) zbiorniki wodne;
- Przebieg i lokalizację sieci drenażowej: czynnej i nieczynnej;
- Analizę wykorzystania sieci wodnej do celów obronnych;
- Analizę ewolucji dostarczania wody pitnej do kompleksu klasztornego;
- Analizę kanalizacji burzowej i odprowadzającej ścieki i inne nieczystości;
- Analizę dostarczania wody do działania systemu fontann i jej odprowadzania;
- Analizę celowości zbudowania tak dużych kanałów i możliwości ich udostępniania zainteresowanym.

Jak napisano we wstępie: trudno podejmować śmiało działania rewitalizacyjne Parku bez określenia zależności wynikających ze ścisłego powiązania systemów wodnych Parku z budowlami wodnymi kompleksu klasztornego i ekosystemem doliny rzeki Oławy. Także, kluczowym jest określenie, które z historycznych obiektów systemu wodnego kompleksu odtwarzać, z którego okresu historycznego, i – w jakim celu ?!

Ryszard Majewicz

Kwarantanna

– W słowie tym zawarty jest liczebnik „40”. Początkowo kwarantanną określano właśnie czterdziestodniową izolację osób, zwierząt, ale także towarów, które przyływały na statkach do portów, szczególnie z regionów podzwrotnikowych – wyjaśnia prof. Katarzyna Kłosińska w wywiadzie dla Programu trzeciego Polskiego Radia. <https://www.polskieradio.pl/9/305/Artykul/2478123,Skad-pochodzi-slowo-kwarantanna>

Wg Czarna śmierć – Wikipedia, wolna encyklopedia - Pod wpływem czarnej śmierci w 1377 r. w Dubrowniku powstała instytucja kwarantanny.

Średniowieczna zaraza wybuchła gdzieś na terenach Azji Środkowej być może w Chinach (w październiku 2010 genetycy medyczni uznali, że czarna śmierć pochodzi z prowincji Junnan w południowo-zachodnich Chinach – [dop. Kpt „Nemo” za Czarna śmierć – Wikipedia, wolna encyklopedia]), by Jedwabnym Szlakiem albo drogą morską osiągnąć Półwysep Krymski w 1346 r. Rok później była już na Sycylii. W styczniu 1348 r. pojawiła się wraz z powracającymi z Kaffy (Teodozja) na Krymie statkami Genuńczyków – w Genui i Wenecji. Kilka tygodni później te same galery dobiły do Pizy. Stamtąd zaraza rozprzestrzeniła się na tereny Europy północno-zachodniej.

Czarna śmierć uprzejmy wyjątek zrobiła jedynie dla ziem polskich oraz północnych Czech. W Polsce panował wówczas Kazimierz Wielki. Monarcha zarządził na granicach swego państwa kwarantannę oraz izolację miast, w których podejrzewano wybuch zarazy. Również niektóre fragmenty dzisiejszej Belgii i Holandii nie dostały się pod bezwzględny reżim czarnej śmierci. Podobnie jak odległa Islandia.

Poza kwarantanną [dop. Kpt „Nemo”] na czarną śmierć nie było lekarstwa. (za: dr Robert Kościelny ”Gorzej niż wojna: czarna śmierć” w miesięczniku „Zakazana historia”, nr 11 (51) listopad 2017 r., str.: 70-75)

Zapewne, gdyby kupcy (i ich statki), przestrzegali tej czterdziestodniowej kwarantanny – zapewne nie było by hekatomby ofiar mieszkańców Europy [i nie tylko – dop. Kpt „Nemo”], większej niż liczba ofiar II wojny światowej czy pandemii słynnej „Hiszpanki” (pandemii wywołanej przez wyjątkowo groźną odmianę podtypu H1N1 wirusa A grypy, do której doszło w latach 1918–1920 https://pl.wikipedia.org/wiki/Pandemia_grypy_hiszpanki).

Należy docenić decyzję króla Kazimierza Wielkiego, wprowadzającą na granicach swego państwa kwarantannę oraz izolację miast, w których podejrzewano wybuch zarazy. Ostatni przypadek izolacji miasta w Polsce z powodu zarazy, miał miejsce w 1963 r. we Wrocławiu.

Za: https://pl.wikipedia.org/wiki/Pandemia_COVID-19 - do 17 marca 2021 odnotowano ponad 121,65 mln przypadków zakażenia wirusem SARS-CoV-2 w 192 państwach i terytoriach. Wprawdzie z tej liczby jest ponad 20,89 mln aktywnych przypadków, ozdrowień ponad 98,07 mln przypadków oraz blisko 2,69 mln zgonów. To zapewne zasługa stosowanej powszechnie kwarantanny. Jeżeli jednak ludzie nie będą przestrzegać kwarantanny, to mają szansę w XXI wieku pobić tamte rekordy. Czego wcale nie życzy ani polskiej, ani całej ludzkości wnikliwy obserwator zaraz i reakcji na nie społeczeństw

Kpt „Nemo”.

P.s.

Podpowiedzi, jak można spędzić czas izolacji, kwarantanny, Zainteresowani mogą znaleźć w lekturze „100 nowel „Dekameron” (wł.: Il Decamerone, gr.: dziesięć dni), napisanego przez Floreńczyka - Giovanniego Boccaccia tuż po „wielkiej zarazie” 1348 r. Obecnie zalecany minimalny czas kwarantanny to właśnie dziesięć dni.

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.