



# ARCHEOLOGIA PRZEMYSŁOWA

Biuletyn nr 72-73  
do pobrania [www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

ISSN 2544-9877

Rok VII kwiecień-maj 2024

## NOWE KSIĄŻKI

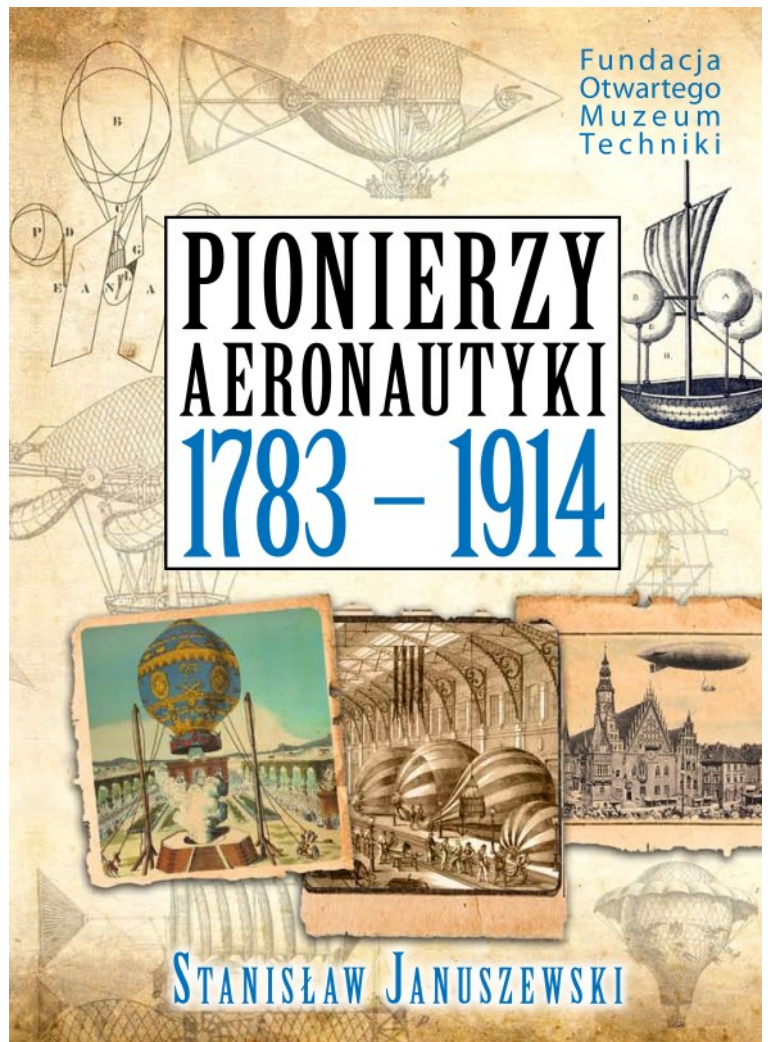
Rekomendujemy nowe książki Stanisława Januszewskiego, historyka lotnictwa i twórcę Muzeum Odry we Wrocławiu, zasadzonego na zabytkowych statkach odrzańskich: HP „Nadbor”, DP „Wróblin”, barce „Irena”, holowniku „Krab”, promie samochodowo pasażerskim „Ciechanów, organizatorze rejsów odrzańskich „Ireną”, upominających się o powrót żeglugi na rzeki, popularyzujących dziedzictwo kultury Odrzańskiej Drogi Wodnej i rzek Polski. Jest autorem ponad 400 Autor ok. 400 publikacji, w tym ponad 20 książek, redaktorem miesięcznika „Archeologia Przemysłowa”, rzeczoznawcą MKiDN. Obok ochrony zabytków techniki, uwagę skupia na dziejach polskich prac na polu myśli lotniczej okresu pionierskiego, konstrukcjach lotniczych Polaków i ich lotniczych karierach.

Do końca kwietnia/ połowy maja 2024 r. ukazą się jego dalsze publikacje książkowe, tym razem traktujące o dziejach aeronautyki w Europie i Królestwie Polskim, od 1783 do 1914 r. oraz o aeronautyce i lotnictwie Galicji lat 1783 - 1914.

Tutaj prezentujemy ich okładki autorstwa Krystyny Szczepaniak, artystki plastyka, absolwentki Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu.

### Pionierzy aeronautyki (1783 – 1914)

Wynalazek balonu wywołał nieoczekiwane i niezliczone reperkusje w świecie nauk ścisłych, zwłaszcza fizyki i chemii, a także w kulturze, literaturze, sztuce. Entuzjazm z jakim przyjęto pojawienie się



balonu, pokazy prowadzone w obecności dziesiątek tysięcy widzów wywołały nowy typ relacji między nauką, techniką i społeczeństwem. Nigdy wcześniej żadne dzieło techniki czy nauki nie wywarło takiego wpływu na społeczeństwa, żadne, tak jak balon nie połączyło spektakularnego tryumfu dzieła techniki z nauką i kulturą, nawet jeśli wyrażała się ona for-

mą społecznego widowiska.

Krocząc śladem pionierów aeronautyki, od braci Montgolfier przez pierwsze próby przydania aerostatowi możliwości kierowania jego lotem, S. Januszewski przybliży dzieło, z przełomem XIX i XX stulecia uwieńczone koncepcją sterowca, dysponującego własną prędkością i możliwością kierowania jego lotem. Rodziło się przez ponad 100 lat, pozostawiając wyraźny ślad w kulturze, gospodarce, myśli wojskowej.

Na drogach rozwoju balonu i jego przekształcania w sterowany statek powietrzny znajdujemy również wielu Polaków, możliwości realizacji swych idei poszukujących w kolebce aeronautyki, we Francji, a także w innych krajach Europy i Ameryki. Pozostawili trwały ślad w kulturze, owocujący też wieloma patentami wynalazczymi, publikacjami, głosami

prasy Europy, Królestwa Polskiego, Galicji i Wielkiego Księstwa Poznańskiego

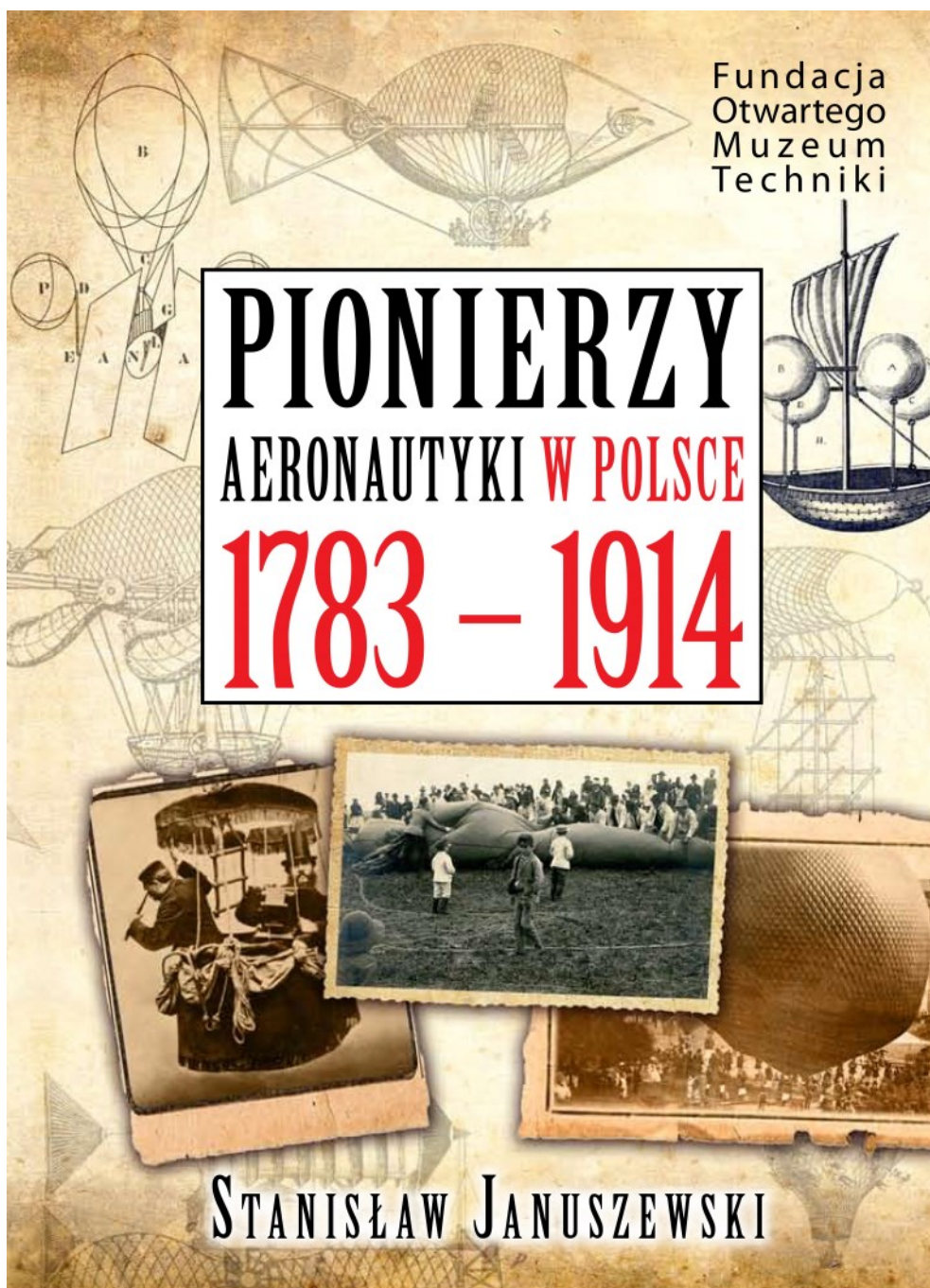
## Pionierzy aeronautyki w Polsce (1783 – 1914)

Po raz pierwszy w piśmiennictwie polskim S. Januszewski prezentuje dzieje pokazów balonowych, od XVIII wieku po początek XX stulecia, prowadzonych na terenie Królestwa Polskiego, Wielkiego Księstwa Poznańskiego i Galicji.

Popularyzowały rozwój aeronautyki, a mimo zabawowej i ludystycznej formuły, niejednokrotnie inspirowały Polaków do podejmowania aktywności na polu aeronautyki i techniki lotu. W XVIII stuleciu Polska zajmowała znaczącą pozycję na polu eksperymentów aeronautycznych, ustępując jedynie

Francji. Utylitaryzm polskiego Oświecenia położył kres samodzielnym pracom na polu aeronautyki, ale nie zahamował społecznego zainteresowania jej techniką i perspektywami rozwoju. Na sile przybrało po doświadczeniach wojny francusko-pruskiej, owocując także rodzimymi projektami statków powietrznych lżejszych od powietrza. Ich autorzy nie znajdowali wsparcia swych prac w kraju pozbawionym niepodległego bytu, armii, rozwiniętego przemysłu, inteligencji technicznej, sił promujących rozwój aeronautyki we Francji, w Niemczech, Anglii, czy Rosji.

Swe zainteresowania rozwijali głównie poza granicami kraju. Tam dokonywali recepcji stanu nauki i techniki, udanej, owocującej wieloma projektami dokumentującymi stan techniki i perspektywy jej rozwoju. Ich wysiłki nie przyniosły efektów pozwalających mierzyć się z osiągnięciami techniki Francji, Niemiec czy Anglii,



ale wystarczały, by i społeczeństwo ziem polskich mogło dokonać udanej recepcji wiedzy z zakresu aeronautyki. Spektakularnymi formami jej przekazywania były m.in. publiczne pokazy balonowych lotów, prowadzone na terenie ziem polskich, z końcem XIX stulecia łączone z demonstracją spadochronu, skutkujące budzeniem „ducha wynalazczości”. A jego siła jest niezbędna dla rozwoju techniki i gospodarki.

### **Galicyskie spotkania z aeronautyką i lotnictwem (1783 – 1914)**

Tę pozycję autor poświęcił rozwojowi ruchu lotniczego Galicji, prowadząc ku dziejom jego nurtów znaczonej ideą aerostatu i aerodyny, balonu i sterowca oraz statku latającego cięższego od powietrza: szybowca, ornitoptera, samolotu, śmigłowca. Powstała dzięki Jerzemu Butkiewiczowi, jego pamięci polskich kresów, z których wyszli jego przodkowie. On to skłonił autora do przypomnienia dziedzictwa tej ziemi, z aeronautyką i lotnictwem związanego. Ruch lotniczy na terenie Galicji, kraju o anachronicznej strukturze gospodarczej był zdecydowanie słabszy od tego w Królestwie Polskim. Od końca XIX stulecia czerpał jednak z atutu jakiego pozbawione były ziemie polskie pozostające pod władztwem Rosji czy Prus. Galicja, pozostając w ramach monarchii Habsburgów w drugiej połowie XIX wieku zyskała szeroką autonomię. Cieszyła się polską administracją, organiza-

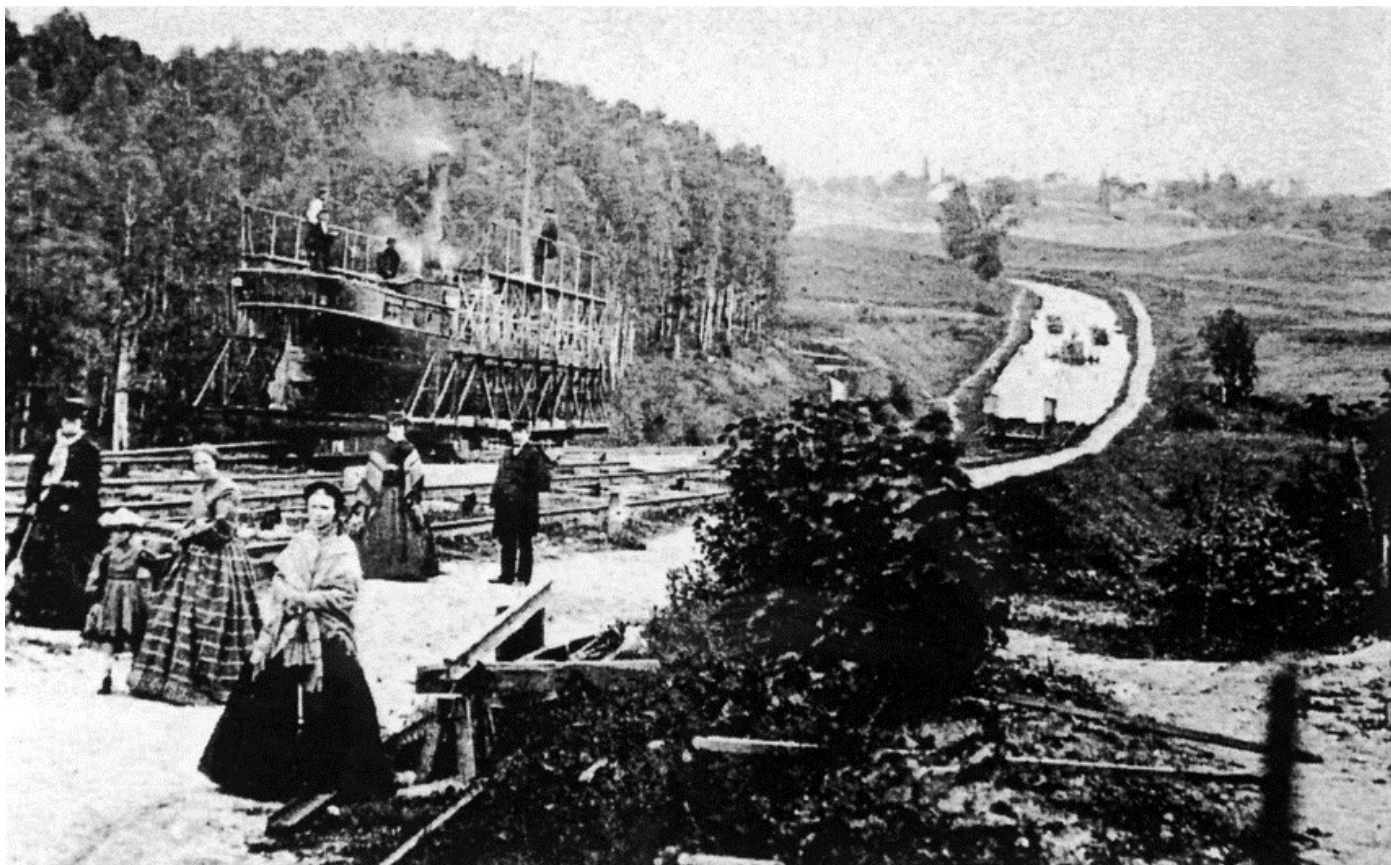
cjami społecznymi, kulturą, a przede wszystkim narodowym systemem oświaty i jedyną na obszarze ziem polskich wyższą uczelnią, jaką od roku 1843 była lwowska Szkoła Politechniczna, z czasem o coraz szerszej autonomii.

Wokół lwowskiej Szkoły Politechnicznej, od lat 90. XIX w. koncentrował się ruch lotniczy. Ona dała też oparcie powstającym od 1909 r. galicyjskim organizacjom lotniczym, podobnie jak rozwijającemu się od lat 70. XIX w. czasopiśmiennictwu lotniczemu, akcjom odczytowym, wystawom, w końcu – od roku 1910 – także pracom konstruktorskim.



### Trzy podobizny architekta Severina. Jak gromadzono materiały ikonograficzne związane z Kanałem Elbląskim

Do niedawna berliński architekt Severin miał w Wikipedii tylko trzydziestodwudzielną notkę i nie znaleźliśmy jego wizerunku. Obecnie jego biografia doczekała się obszernych opracowań, podejmowanych przez Ryszarda Kowalskiego i badaczy niemieckich. Możemy także obejrzeć jego trzy podobizny. Ale po kolei.



*Buczyniec (karta 5. Albumu z 1865 r.). Reprodukacja ze zbiorów W. Danielewicza. Na pierwszym planie trzy kobiety z dziewczynką. Przymuszczalnie dwie z nich to córki budowniczego kanału z pierwszego małżeństwa: Maria Dorothea Emilie Franziska, ur. ok. 1830 roku i Emilie, ur. cztery lata później.*

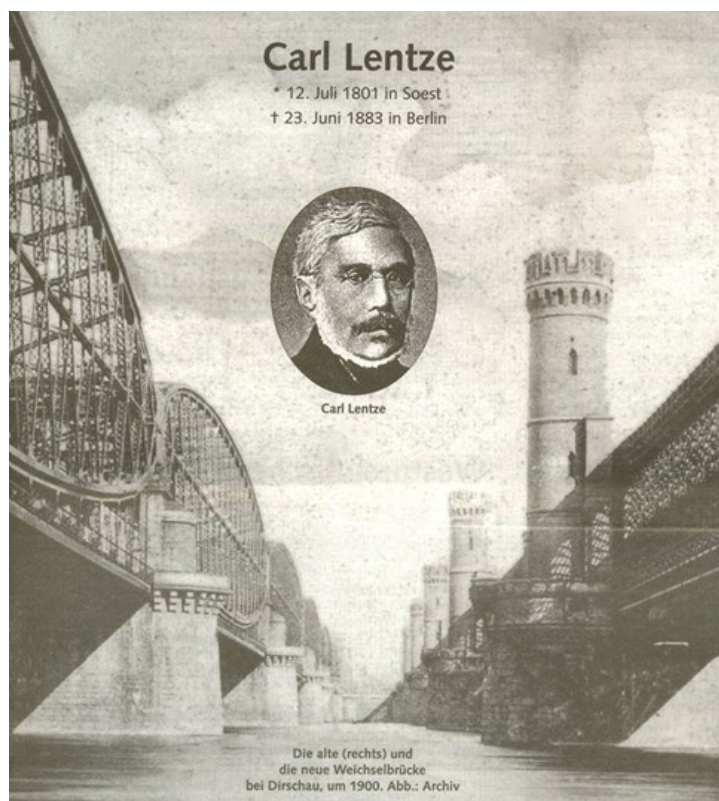
*W głębi obok drugiej żony (Marie Auguste Elize z domu Krotel) stoi prawdopodobnie Steenke. Na wózku parowic „Fortuna”, który zjeżdża na dolne stanowisko pochylni.*

Kilka lat temu dotarliśmy do widokówek przedstawiających willę Georga Jacoba Steenkego w Czulpie na przełomie XIX i XX wieku. Na ich podstawie powstał obraz olejny namalowany ręką Adama Chmielewskiego. Później otrzymaliśmy fotografię parowca „Steenke”, którą udostępnił autorowi niniejszego artykułu Bernd Schwarz z Haale, autor wielu książek i publikacji na temat niemieckiej żeglugi śródlądowej. Później okazało się, że w zbiorach Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki w Bydgoszczy znajduje się Mapa Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego z 1862 r., zaprojektowana i narysowana przez samego Steenkego. Ponadto w Internecie pojawił się katalog Biblioteki Austriackiego Związku Inżynierów i Architektów z 1900 r. Stąd powzięto informację o publikacji z 1865 roku pt. „Eine geneigte Ebene des oberländischen Kanals. Album zur Erinnerung an die Werke dieser Wasserstrasse”, z opisem pochylni Buczyniec, autorstwa Steenkego i siedmioma fotografiami z epoki. Szukając tych zdjęć i zarazem portretu twórcy kanału zwracano się o pomoc do różnych osób i instytucji z Niemiec i Austrii, w tym do Georga Freiwalda, przedwojennego mieszkańca

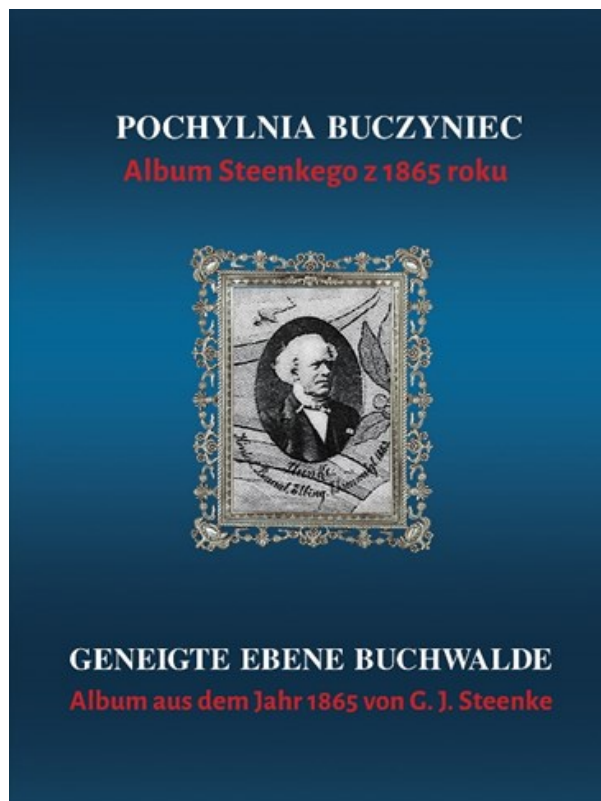
Ostródy, ofiarodawcy reprodukcji obrazu „Napoleon użycza łask mieszkańcom Ostródy”, która znajduje się w ostródzkim muzeum. Dzięki Freiwaldowi i Instytutowi Herdera w Marburgu udało się odnaleźć wszystkie historyczne fotografie pochylni Buczyniec. Również przy pomocy nieocenionego Freiwalda trafił do autora tegoż artykułu tekst Steenkego, zawierający opis zdjęć i zarazem pochylni. Okazało się, że dar radcy budowlanego z Czulpy w końcu znalazł się w bibliotece wiedeńskiego Uniwersytetu Technicznego. W tym miejscu warto dodać, że staraniem autora niniejszego tekstu i Stowarzyszenia Miłośników Kanału Elbląskiego „Navicula”, w 2019 r. ukazała się publikacja pt. „Pochylnia Buczyniec. Album Steenkego z 1865 roku”, z tekstem równoległe w języku polskim i niemieckim. Album zilustrowano reprodukcjami historycznych fotografii oraz współczesnymi zdjęciami, kadrowanymi identycznie, jak przed ponad 150 laty.

Natomiast Jürgenowi Ehmannowi, niemieckiemu genealogowi-amatorowi, który dotarł do starych ksiąg kościelnych i uchronionych przed wojenną pożogą aktów stanu cywilnego, zawdzięczamy wiedzę o więzach rodzinnych i dane personalne obu małżonek budowniczego kanału.

Z kolei elbląski historyk Lech Słodownik udostępnił ze swoich zbiorów wizerunek Karla Lentzego (1881-1883), tajnego nadradcy budowlanego, konstruktora słynnego mostu kolejowo-drogowego o konstrukcji kratownicowej w Tczewie. Według Gottlieba Schmidta, tajnego radcy budowlanego z Kwidzyna, Karl Lentze po 1850 r. zmienił projekt pochylni Steenkego, w odniesieniu do „napędów mechanicznych” na znacznie odbiegający od urządzeń amerykańskich. Ponadto Słodownik odnalazł portret Georga J. Steenkego na okładce pracy doktorskiej Joanny Szkolnickiej pt. „Elbląskie towarzystwa kulturalne i naukowe w latach 1772-1945”, Elbląg 2018. Zdjęcie pochodzi z okolicznościowego druku, wydanego w 1903 r. w Elblągu z



*Carl Lentze ze zbiorów Lecha Słodownika*



*Okładka polskiej edycji Albumu Steenkego z 2019 z portretem, odnalezionym przez L. Słodownika*

okazji 75-lecia powstania miejscowego Towarzystwa Przemysłowego. Druk znajduje się w zbiorach Archiwum Państwowego w Gdańsku – sygn. APG 389/14.

Niemiecki architekt, pruski urzędnik („inspektor nadzoru” budowy Kanału Elbląskiego) i nauczyciel akade-

micki Severin (1780-1861), mimo niewątpliwych zasług na niwie państwowej Królestwa Pruskiego, był postacią mało znaną. Nie znaleźliśmy jego wizerunku, a w niemieckiej Wikipedii miał tylko trzydziestopięcioletnią notkę i nosił jedno imię „Wilhelm”. Natomiast w berlińskiej książce adresowej z 1856 roku, oprócz tytułu „Geh. Ober-Baurath” (tajny nadradca budowlany) i funkcji – członek „Ober-Baudeputation”, czyli Głównej Deputacji Budowlanej oraz adresu (Unterwasserstr. 8) przy nazwisku Severina są inicjały „J.F.A.”, które na podstawie danych z inwentarza Tajnego Archiwum Państwowego Pruskiego Dziedzictwa w Berlinie rozwinąć możemy jako „Johann Friedrich August”. O Severinie trojga imion piszący te słowa wzmiankował w swojej książce z 2016 roku, pt. „Ostróda – Ława – Elbląg. Z dziejów żeglugi śródlądowej...” i w wydany dwa lata później reпринcie tzw. mapy Steenkego z 1862 roku. W tym miejscu wypada jeszcze dodać, że ostatecznie w czerwcu 2020 r., a więc prawie dwa lata po ukazaniu się na łamach „Rocznika Historycznego Pojezierza Ławskiego” nr 8/2018 i „Zapisków Zalewskich” nr 43/2018 informacji o Severinie, pojawiła się w Wikipedii strona zatytułowana: „Johann Friedrich August Severin”, a na znajdującej się tam liście rektorów berlińskiej Akademii Budowlanej zastąpiono imię „Wilhelm”, przy nazwisku Severin, inicjałami „J.F.A.”. Strona jest na bieżąco uaktualniana i obecnie nosi skrócony tytuł „August Severin”. Być może berliński architekt na co dzień posługiwał się trzecim imieniem.

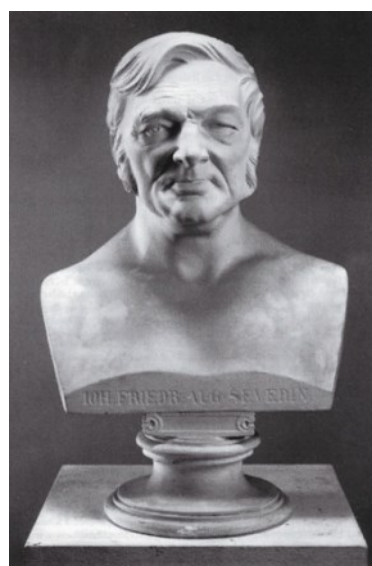


*J.F.A. Severin na reliefie (autor Friedrich Drake), z cokołu pomnika Petera Beutha z 1861 r.*

Według Catalogus Professorum (<https://cp.tu-berlin.de/person/1416>) Severin przyszedł na świat 1 stycznia 1781 roku, zaś Wikipedia podaje datę urodzin – 23 października 1780 r., a w innych źródłach są tylko daty roczne: 1780/1782). Jego ojciec Friedrich Ludewig (Ludwig, Louis) wywodził się z Danii był nauczycie-



*Johann Friedrich August Severin  
(1780-1861)*



*Popiersie J.F.A. Severina*

lem języka francuskiego w gimnazjum pedagogicznym w Sulechowie (obecnie woj. Lubuskie). Matka Susanne Magdalene z domu Geisler pochodziła z Legnicy.

Dotychczas poznaliśmy wizerunek J.F.A. Severina zamieszczony na frontowej dolnej płaskorzeźbie, poświęconej Instytutowi Przemysłowemu, na cokole pomnika Petera stworzył August Kiss (1802-1865), natomiast reliefy wyrzeźbił Friedrich Drake (1805-1882).

Opis płaskorzeźby z wizerunkiem Severina znajduje się w „Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbleißes in Preußen, Jahrgang 40, 1861, s. 182 oraz na stronie <https://statues.vanderkrogt.net>, na której pominięto jednak trzecie imię Severina – August i podano błędną roczną datę urodzin „1762”. Wiadomo też było, że Carl Wildt uwiecznił Severina (półpostać w owalu) na litografii, datowanej na lata 1850-1855, a w zbiorach Galerii Narodowej Muzeum Państwowego w Berlinie znajduje się jego gipsowe popiersie o wymiarach 62 x 38.5 x 31 cm z 1856 roku (nr inw. G 257), które wyszło spod dłuta Gustava Hermanna Blaesera (1813-1874). Jednak to dzięki Larsowi A. Severinowi i Peterowi Bahlowi, autorom pracy o Severinie z Kopenhagi i jego rodzinie pruskich urzędników i pastorów na Śląsku, w Brandenburgii i Pomorzu („Archiv ostdeutscher Familienforscher”, Band 28, Herne 2020, s. 35-61) oraz źródłom elektronicznym (głównie Wikipedii) możemy dowiedzieć się więcej o parantelach berlińskiego nadradcy budowlana-

## Wystawa plenerowa „Wrocławski węzeł wodny”



*Otwarcie wystawy na ul. Świdnickiej we Wrocławiu. Fot.: Ryszard Majewicz*

### Informacja

29 stycznia 2024 roku o godzinie 12.00 odbył się Wernisaż wystawy plenerowej „Wrocławski węzeł wodny”. Od 29 stycznia do 15 lutego 2024 roku wystawę można było oglądać na ul. Świdnickiej (między ul. Oławską a ul. Kazimierza Wielkiego), później zaś została przeniesiona na plac przy Centrum Historii Zajezdnia (ul. Grabiszyńska 184).

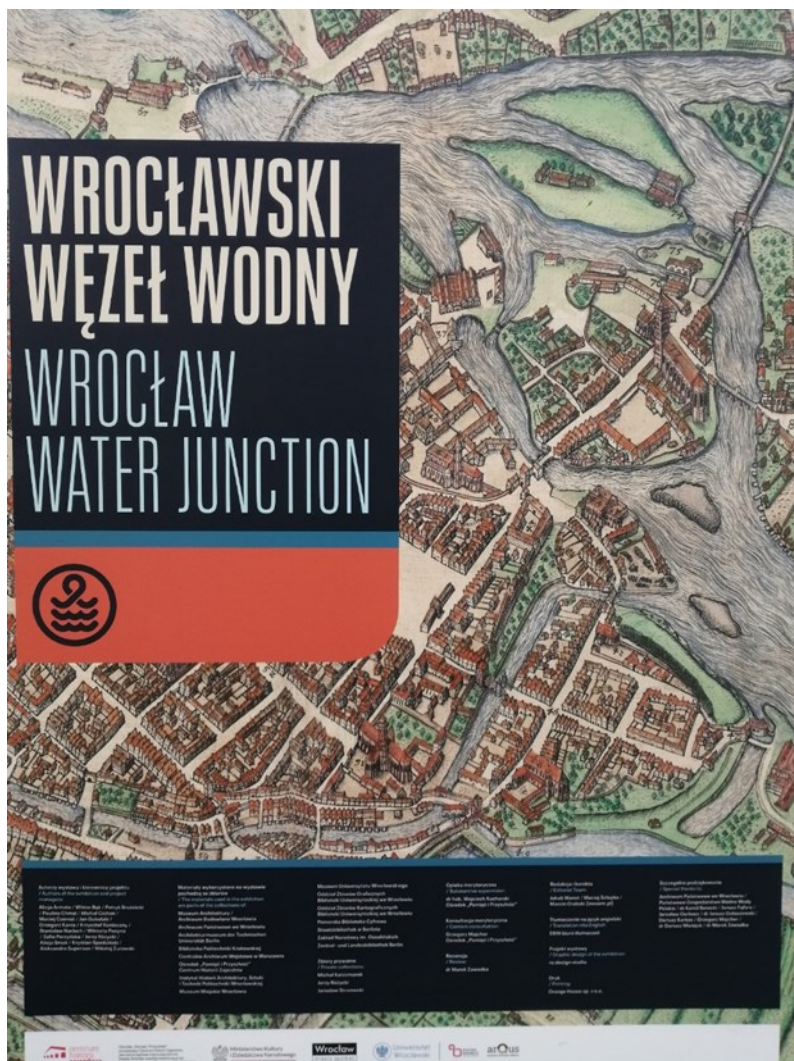
Jak czytamy w Opisie, na stronie [Wroclaw.pl](http://Wroclaw.pl), w zakładce „Wydarzenia” oraz w rosyłanych zaproszeniach Centrum Historii Zajezdnia -

„Wystawa dostarcza informacji o tym, jak rozwój

infrastruktury rzecznej przyczyniał się do osiągnięcia dobrobytu miasta.

Plansze są poświęcone różnym aspektom infrastruktury rzecznej. Zawierają informacje na temat najbardziej znanych wrocławskich mostów, portów i stoczni.

Jak napisał we wstępie do wystawy historyk i znawca dziejów Odry dr Marek Zawadka: „Na wystawie będzie można zapoznać się z przekształceniami hydrologicznej sieci miasta na przestrzeni wieków, zarówno wynikającymi z interwencji ludzi, jak i będącymi następstwem procesów naturalnych. Te



Tytułowa plansza wystawy. Fot.: Ryszard Majewicz

zmiany kształtowały nie tylko krajobraz, ale również społeczno-gospodarczą tkankę Wrocławia.

Zastępca dyrektora ds. naukowych Ośrodka „Pamięć i Przyszłość” — Centrum Historii Zajezdnia dr hab. Wojciech Kucharski przygotował wraz z zespołem studentów kierunku Historia w przestrzeni publicznej Uniwersytetu Wrocławskiego wystawę „Wrocławski Węzeł Wodny”, która poprzez ukazanie archiwalnych zbiorów ikonograficznych wzbogaconych o merytoryczny opis przybliży historię i znaczenie infrastruktury rzecznej Wrocławia.

Studenci dotarli do unikatowych materiałów archiwalnych i ikonograficznych z końca XIX i początku XX wieku, pochodzących z Archiwum Budowlanego Wrocławia (oddział Muzeum Architektury we Wrocławiu), Archiwum Państwowego we Wrocławiu, Archiwum Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Muzeum Architektury przy Politechnice Berlińskiej, Muzeum Miejskiego Wrocławia,

Muzeum Uniwersytetu Wrocławskiego, Archiwum Ośrodka „Pamięć i Przyszłość” i Zakładu Narodowego im. Ossolińskich. Na wystawie wykorzystano również zdjęcia lotnicze i fotografie wykonane z drona.

Centrum Historii Zajezdnia i studenci interdyscyplinarnego kierunku Historia w przestrzeni publicznej na Uniwersytecie Wrocławskim odkrywają wodną historię Wrocławia, Wrocław i Odra – oraz inne, liczne rzeki i rzeczki – są powiązane ze sobą historycznie, kulturowo i tożsamościowo. Rzeki zadecydowały o niepowtarzalnym charakterze miasta, a miasto oddziaływało na rzekę przez powstającą w jego obrębie infrastrukturę hydrotechniczną, przecinającą rzekę misterną siecią mostów i jazów.

Opisy mostów, portów, młynów i elektrowni wodnych – wraz z przedstawieniem kontekstów historycznych ich funkcjonowania – tworzą bogatą narrację na temat dziedzictwa miasta. Transformacja wrocławskich dróg wodnych w ciągu wieków, w tym budowa oraz modyfikacja kanałów i śluz, odzwierciedla szersze historyczne trendy w technologii, rozwoju miejskim i zarządzaniu środowiskiem.

Dokładnie zostały opisane najważniejsze stopnie wodne znajdujące się w obrębie miasta. Studenci nie zapomnieli także o młynach i elektrowniach wodnych, które wpływały na rozwój gospodarczy Wrocławia.”

Dokładnie zostały opisane najważniejsze stopnie wodne znajdujące się w obrębie miasta. Studenci nie zapomnieli także o młynach i elektrowniach wodnych, które wpływały na rozwój gospodarczy Wrocławia.”

### Recenzja

Z Wystawą plenerową „Wrocławski węzeł wodny” jest jak z prezentowanym (krótko) w kinach w mniej więcej tym samym czasie co plener wystawy – francuskim filmem pt: „Wandea. Zwycięstwo albo śmierć”. Największym sukcesem i zasługą obu przedsięwzięć kulturalnych jest to, że się w ogóle ukazały w przestrzeni publicznej. Dzięki temu rzesza ludzi dowiedziała się o czymś ważnym, co zadziało się w historii Europy. W przypadku filmu: o



zapomnianym powstaniu skierowanym przeciwko terrorowi Rewolucji Francuskiej, a w przypadku Wystawy plenerowej, o zapomnianych budowach inżynieryjnych Odry wrocławskiej, które – tworzone przez wieki – służą kolejnym pokoleniom mieszkańców do dziś, i że składają się na Wrocławski Węzeł Wodny.

Cennym jest fakt dostrzeżenia tego obszaru historii Wrocławia przez studentów interdyscyplinarnego kierunku: „Historia w przestrzeni publicznej” na Uniwersytecie Wrocławskim, Ośrodek „Pamięć i Przyszłość” oraz Centrum Historii Zajezdnia. Szczególnie, że opisanego na tablicach Wystawy dwujęzycznie: po polsku i angielsku.

Niewątpliwie – godnym podkreślenia jest chęć poszukiwania przez młodych ludzi historii powstawania budowli hydrotechnicznych WWW. I odkrywania przez kolejne pokolenia – niejako od nowa – nieznanymi im budowli i systemów wodnych poprzez znane i nieznanie mapy, plany, fotografie, dokumentujące proces powstania, przekształceń i

rozwoju konkretnych budowli czy stopni wodnych.

Szkoda jednak, że materiał zaprezentowany na dwunastu tablicach jest wybiórczy i chaotyczny. Przypominam Twórcom Wystawy, że na Wrocławski węzeł wodny składają się wewnętrzne węzły wodne (np.: Śródmiejski, Szczytnicki, Bartoszewicko-Opatowicki, i inne - pozostałe). W ich skład wchodzi stopnie wodne, składające się najczęściej z: jazu, śluzy, i innych budowli (np.: młyna, elektrowni, ujęcia wody, itp.). W odniesieniu do w/w można systematyzować powstawanie przekopów, kanałów, budowli regulacyjnych rzeki. Wreszcie nabrzeży, portów, mostów. Wystawa w przestrzeni publicznej – w szczególności - mająca nadzór naukowy, powinna uwzględniać systematykę i opierać się na wszelkich, szczególnie powszechnie dostępnych materiałach. W sprawach WWW – przede wszystkim – na publikacjach i wydawnictwach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

*Ryszard Majewicz*

## HISTORIA LOTNICTWA

### Aeronauta na jeleniu

W końcu czerwca 1850 r. do Warszawy przybył Joseph (Joseph Giuseppe Giacomo Filippo) Tardini (1817–1851), Włoch, znany z pokazów balonowych organizowanych w Petersburgu (15 lipca, 26 i 28 sierpnia oraz 7 września 1849 r., kiedy to latał również z Anettą), a wcześniej (30 maja 1848 i 21 czerwca 1849 r.) w Moskwie. 21 czerwca 1849 r. pokazy w Moskwie prowadził w towarzystwie słynnego aeronauty Wilhelma Berga i Pani Laidet, wdowy po znanym aeronaucie. W końcu 1849 r. przysłał do Warszawy swój balon „Samson”, który nigdy jeszcze nie był w powietrzu. Tardini budo-wał go 3 miesiące przy pomocy 7 krawców. Wykonano go z 1500 łokci grodenaplu (rodzaj tkaniny jedwabnej SJ) różowego i błękitnego, a wszystkie szwy stebnowano 3 razy i wzmocniono taśmami. Balon zaopatrzony był w wiklinowy kosz



*Joseph Tardini*

w formie strojnej łodzi. Długość tego balonu sięgała ok. 17, obwód ponad 34 i średnica do 12 m. Jedwab kosztował 1000 rsr., a budowa balonu 3000 rsr. Do napełniania balonu gazem służył specjalny aparat, złożony z 24 dużych beczek. Dla wzniesienia w górę potrzebował 600 m<sup>3</sup> wodoru. By tę ilość gazu uzyskać potrzeba było 3200 kg opiłek żelaznych, tyleż samo kwasu siarkowego i stosownej porcji wody. Prasa warszawska akcentowała, że pokaz balonu Tardiniego będzie w Warszawie pierwszym od wzlotów Garnerina w 1832 r.



*Mme Poitevin na byku*

W 1850 r. Tardini występował na pokazach balonowych zorganizowanych w Warszawie w dniach 18 i 28 lipca oraz 10 i 20 sierpnia (początkowo planowano pierwszy dzień wzlotów na 14 lipca, ale przełożono go na 18 lipca). Kilkakrotnie na żywym jeleniu i drewnianym orle „jeździł szlakami powietrznymi do Raszyna, Wiązowny i Piasieczna” – pisał „Kurier Warszawski”.

Jego balon od połowy lipca eksponowany był w hotelu Gerlacha przy Krakowskim Przedmieściu 20, tam też można było nabyć bilety na pokaz lotów w ogrodzie Saskim. Gdy mowa o wspomnianym wyżej orle, to wg relacji prasy warszawskiej chodziło o parę ruchomych skrzydeł, przytwierdzanych do balonu, przez poruszanie którymi aeronauta chciał kierować wysokością lotu, bez używania tradycyjnego balastu. Tardini planował pokaz „Orła” w dniu 20 sierpnia. Chciał wówczas wzlecieć na 80 m w górę, przez 30 minut szybować nad ogrodem Saskim, wylądować i ponownie wzbić się w górę.

Redakcja „Kuriera Warszawskiego” sceptycznie traktowała pomysł „Orła”, akcentując, że gdyby rzeczywiście udało się z jego pomocą balonem kierować, to byłby to pierwszy tego typu przypadek w dziejach aeronautyki.

Posługując się w pokazach jeleniem naśladował francuskiego aeronautę Jean’a Eugéne Poitevin, który lot na jeleniu wykonał w Paryżu w 1820 r., a który w początkach lipca 1850 r. wykonywał w Paryżu loty balonem, zasiadając na koniu. Jego żona wznosiła się w powietrze zasiadając na byku, co miało inscenizować scenę „porwania Europy przez Jowisza”. Epilog był przez właściciela londyńskich ogrodów Cremorne i małżeństwo Poitevin nieoczekiwany. Angielscy miłośnicy zwierząt oskarżyli ich o dręczenie zwierząt. Ich opinię podzielił sąd, który skazał organizatora pokazu i Jean’a Poitevin na grzywny.

Niewątpliwie pionierem lotów wykonywanych z udziałem zwierząt był Pierre Testu – Brissy (1770 – 1829), który nadał sobie tytuł fizyka. W końcu XVIII wieku zastąpił z lotów, w których zasiadał na koniu.

Tardini postanowił pierwszy lot wykonać 14 lipca z ogrodu Saskiego. Podjęto rozprawianie dwu typów biletów. Pierwszy na wejście do ogrodu Saskiego, a drugi na obserwację napełniania balonu gazem i startu. Cena pierwszego wynosiła 6 zł., drugiego 3 zł. Bilety rozprowadzano w hotelu Gerlacha i u bram ogrodu Saskiego. W czasie wzlotów grać miały 2 orkiestry, a dla zabawy od 15 do godz. 18 puszczane być miały małe baloniki. W dniu pokazu była piękna pogoda, ale ok. 15 zerwała się burza i ulewa, co sprawiło, że pokaz przełożono.

Pierwszy lot Tardini wykonał 18 lipca. Wypuścił wówczas także kilka małych baloników. Jeden z nich odnaleziono później w lesie należącym do dóbr Tyżyńskich w powiecie łukowskim, w guberni lubelskiej, 11 km od Warszawy. Tardini zamierzał lądować najpierw we wsi Brzeszcze koło Jeziorny, która była własnością Walerego Klińskiego. Wyrzucił nawet z kosza kotwicę, która zaczęła

o topolę. Wieśniacy, mimo, że uprzedzeni o balonie, ze strachu uciekli. Jeden tylko wspiął się na drzewo by chwycić kotwicę, ale lina pękła i balon poszybował dalej. Lądował we wsi Podgórze. Tam Tardini oddał wieśniakom, którzy mu pomogli, cały zapas wina, kurcząt i chleba. „Po takim bankiecie przekonali się, że wcale z djabłem mieli do czynienia” – pisał „Kurier Warszawski”.

18 lipca zebrało się w ogrodzie Saskim 4000 ludzi, a tysiące, na ulicach, placach, dachach domów, wzdłuż Królewskiej, na placu za Żelazną Bramą, zamężni w ogrodzie Saskim. „Kurier Warszawski” pisał, że Tardini „wprawił w ruch nie tylko miasto, ale i pobliskie okolice”. Sprowadziła ich „chęć podziwiania tryumfu nauki nad naturą, zwycięstwa człowieka nad żywiołem najmniej do owładnięcia łatwym” – pisała „Gazeta Warszawska”. Organizatorem pokazów było Towarzystwo Dobroczynności. Na jego rzecz sprzedawano także kwiaty, maskotki, ciastka, lody, zorganizowano loterię. „Opodatковано skrętnie przechadzkę, próżność, nawet pragnienie zebranych”.

Gdy balon pojawił się w górze witano go nie oklaskami, lecz przeciągłym okrzykiem. Za balonem jechało konno 6 kozaków. Dla jednych Tardini był cyrkowcem, dla innych zwiastunem światła nauki „której promyki cisnął on na cały ów pas pięciomilowy, który przebiegał do Góry Kalwarii”.

Balon leciał najpierw w kierunku Piaseczna, później Kalwarii. Lądował po 40 minutach na folwarku Podgórze, gm. Potycz, ok. 5 km od Warszawy, za Piasecznem. Wg barometru sięgnął ok. 900 m wysokości. „Zamiarem pana Tardini nie było wcale odbycie tak dalekiej podróży, ale przerażeni wieśniacy przelotem balonu chowali się gdzie mogli, nie śmiejąc patrzeć na owo dla nich niepojęte zjawisko, ani dać pomocy chwyceniem rzuconego dla przytrzymania sznura”.

Wg relacji Tardiniego start odbył się w warunkach złej pogody, wiał silny wiatr, ale aeronauta nie chciał zawieść publiczności i wystartował. Zamierzał jedynie wzbić się w górę i zaraz lądować, 3 – 4

km za Warszawą, ale porwał go wiatr. Mimo ogłoszeń, chłopci zamiast iść mu z pomocą „pierzchli jak opętani, chroniąc się na wszystkie strony”. Gdy lądował przytrzymał się ręką jabłoni. Dalszej pomocy udzielili mu wieśniacy Antoni Krawczyk, Jakub Jaworski i Szymon Pierściński. Balon nieco się przetarł ocierając o drzewa. Lądował na gruntach Waleriana Pągowskiego. Balon widoczny był nad Doliną Szwajcarską, Czerniakowem, Natolinem, Wilanowem, Bielawą, Jeziorną, Piaseczną, Górą Kalwarią, Konarami. Widziano go też z Karczewa, na prawym brzegu Wisły.

Drugi wzlot Tardiniego 28 lipca poprzedził remont aerostatu. Podczas startu balonu 28 lipca z ogrodu Saskiego grały dwie orkiestry wojskowe. Puszczono też małe baloniki ze spadochronami. Organizacja była znakomita. Idealna pogoda. O 17/15 puszczono balonik mający wskazać kierunek wznoszenia się „Samsona”. O 18 nastąpił start. Tardiniemu towarzyszyła panna Anette. Balon wzniósł się na wys. ok. 650 m.

Zapowiadając kolejne wzloty, najpierw na 15 sierpnia, zapewniano, że Tardini będzie je wykonywał z pasażerami, których będzie brał na pokład bezpłatnie. W związku z tym „Kurier Warszawski” ironizował: „Owóż i pytanie: Czy zbraknie na odwadze powietrznej w Warszawie?, zwłaszcza gdy tu idzie o znalezienie się, jak to mówią między młotem a kowadłem, bo pomiędzy Samsonem a orłem!”.

28 lipca pokazowi towarzyszyło ogromne zainteresowanie. Widowisko rozpoczęło się ok. 15. Tardini leciał z Anettą. Przy tej okazji „Kurier Warszawski” oddał hołd odwadze młodej damy. Puszczono też małe baloniki z koszykami, w których były gołębie, opatrzone w spadochrony. Gołębie uwolniły się z klatek, które opadały na ziemię na spadochronach. W końcu przy wspaniałej pogodzie Samson o 18/15 wzbił się w górę i poleciał w kierunku Bielan. Aeronauci żegnali publiczność machając chorągiewkami i rzucając kwiaty, publiczność wznosiła owacje oklaskami. Prasa warszawska odnotowała przy tym,

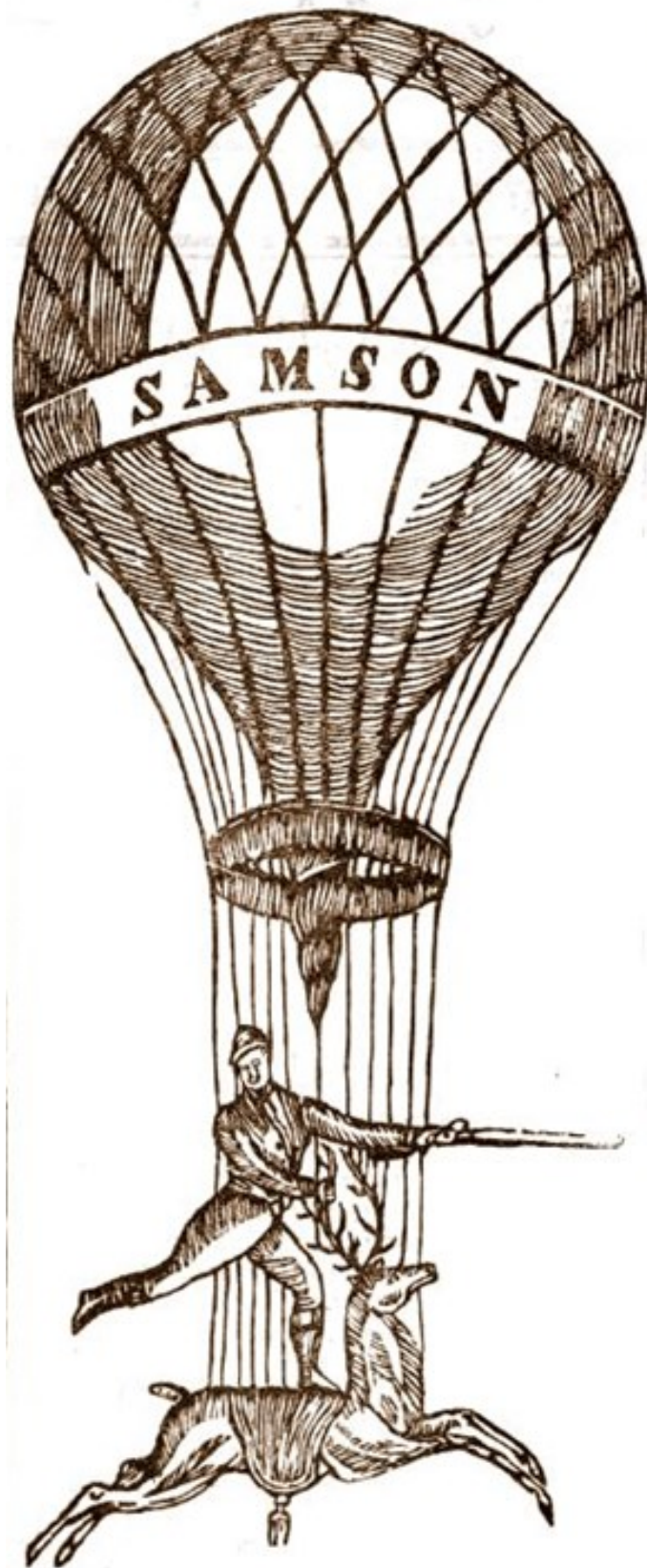
że panna Anetta ubrana była w białe szaty i niebieską szarfę, na głowie zaś miała wieniec z kwiatów. J. Tardini występował w czarnym fraku. Balon poszybował nad Wisłą i Tarchominem, po 45 minutach, lądował na miejscu zwanym Olszowe Łąki koło wsi Dąbrówka, na gruntach dóbr radcy stanu Muchanowa, ok. 10 km od Warszawy. W koszu znajdował się barometr, który Tardini otrzymał od Pana Pika, optyka. Na lądowisku aeronauci witani byli owacyjnie, noszeni na rękach i podejmowani przez dziedzica i jego rodzinę. Wieczorem ok. 22 powrócili do miasta .

10 sierpnia, w sobotę, Tardini startował o godz. 18/15. W ogrodzie Saskim zebrały się tłumy, wśród nich namiestnik cara w Królestwie Polskim. Tłum przez kilka godzin obserwował przygotowania, trzykrotnie chroniąc się przed opadami deszczu. W swym trzecim warszawskim locie Tardini dosiadł jelenia – „po raz pierwszy w tak osobliwym stylu”.

Prasa warszawska pisała, że w Paryżu latają na koniu „p. Tardini, jako Włoch, a zatem nawet od Francuza potężniejszy w środkach podniecenia ciekawości, wynalazł rzecz nową, dotąd nawet w Paryżu nieznaną /.../. Koń był już dla niego za mało, więc wybrał zwierzę leśne, daniela, przywiązał setką sznurów do balonu i z nim się puścił”.

Uczył tak, bowiem interesuje go rozrywka dla tłumu, nie zaś nauka, przedziału dzielącego loty balonowe Gay – Lussaca od lotów Poitevin’a czy Green’a nie miał zamiaru pokonywać. Daniel służył mu dla przyciągnięcia publiczności, chciał przy tym przewyższyć Poitevin’a.

W powietrzu oddał dwa strzały z rewolweru. Lądował za Wisłą, za Pragą na gruntach należących do Brühla, witany przez niemal 1000 osób, które przybyły tam za balonem z Warszawy, powozami, a nawet pieszo. Po wylądowaniu Tardini uwolnił daniela i puścił go wolno, sam zaś ok. 22 powrócił do Warszawy. Jeleń zaś schronił się między bydłem, ale został schwytany i 16 sierpnia powrócił do zwierzyńca w Dolinie Szwajcarskiej, w trakcie chwytania zwierzęcia odtrącono mu jeden róg a



*Lot Tardiniego na jeleniu*

połowę drugiego złamano. Wcześniej prasa warszawska opisywała daniela, którego jeszcze przed wzlotami publiczność warszawska mogła oglądać w Dolinie Szwajcarskiej. „Kurier Warszawski” był

wyraźnie zawiedziony, gdy pisał, że jeleń nie prezentuje „postaci rogowca, ale skromnego baranka”. Kolejną próbę wzlotów podjęto 16 sierpnia, ale przerwano ją z powodu deszczu. Ponowny start zapowiedziano na 17 sierpnia, przy czym informowano, że zgłosiło się wielu chętnych do wspólnego z Tardiniem lotu.

20 sierpnia o 18/15 Tardini wystartował z ogrodu Saskiego wraz z panną Anettą. Od godz. 15 napełniano balon gazem. Prasa podkreślała, że lot wymaga sporej odwagi, „na górze może być zimno i znowu mogłaby zamarznąć kłapa „a w takim razie, nie każdyby może chciał okazać siłę nerwów, drapiąc się, jak to już raz uczynił Pan Tardini, po wątlej sieci na wierzch balonu, aby przez cięcie szczyrykiem po czubie „Samsona”, obniżyć go ku ziemi”. Gondola miała kształt ogromnego ptaka. W czasie lotu panna Anetta rzucała na widzów kwiaty a Tardini pożegnał wiersze:

*„Żegnamy Was Panowie i nadobne Panie,  
Gdziekolwiek nas obróci los dalszej przyszłości,  
Na zawsze w naszych sercach pamiątka zostanie,  
Waszych łaskawych względów, Waszej Życzli-  
wości”.*

## Zapomniany kresowy Pułk Lotniczy

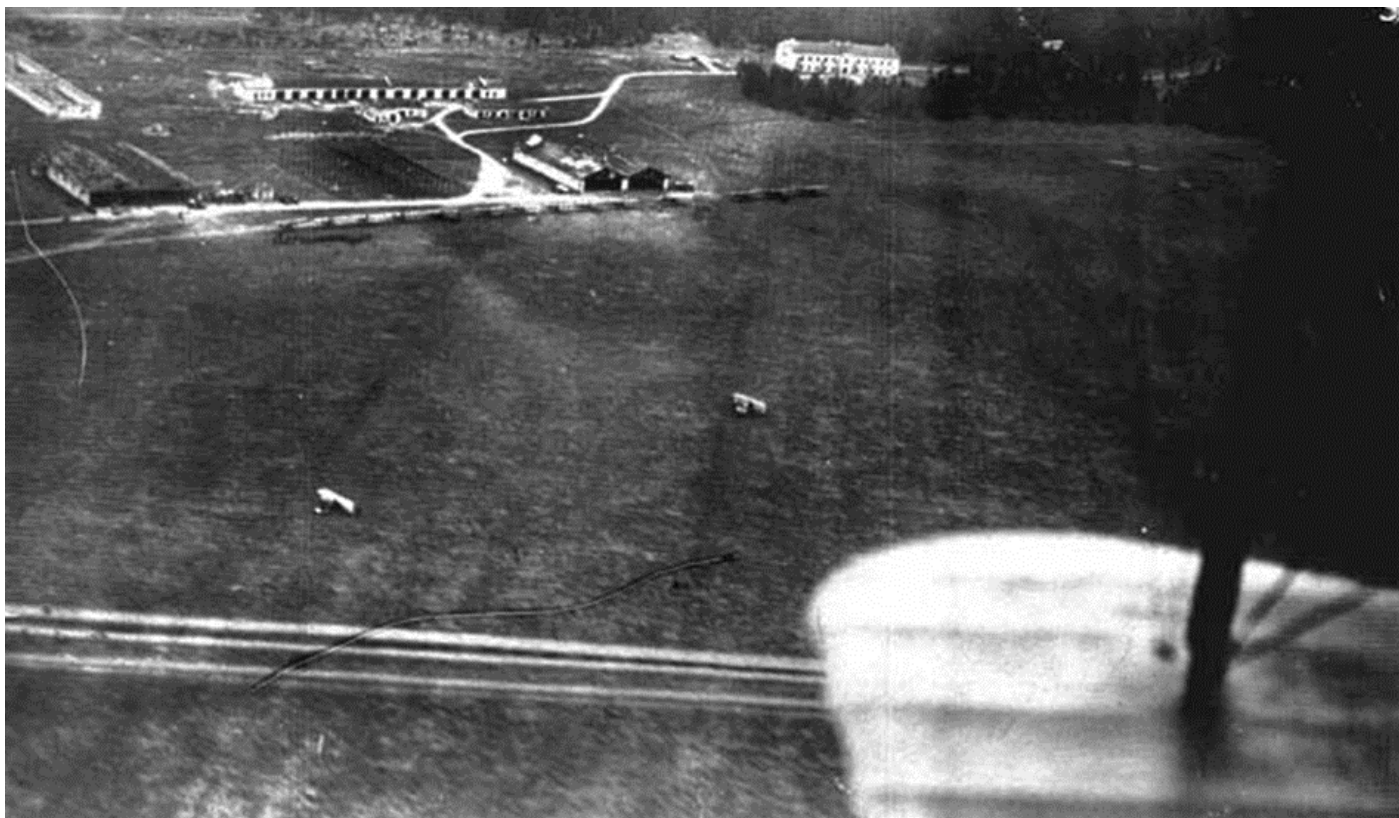
Incydenty powietrzne na współczesnej granicy pomiędzy III Rzeczpospolitą i Republiką Białorusi, szczególnie w 2023 r. z udziałem śmigłowców Mi-24 i Mi-8 sił powietrznych obu państw oraz wypadki lotnicze rosyjskich samolotów (Su-30) tuż przy polskiej granicy nie są żadną tajemnicą. Donoszą o tym na bieżąco media. Obecnie na pograniczu polsko-białoruskim jak i pomiędzy państwem polskim a Kaliningradzkim Okręgiem Wojskowym Federacji Rosyjskiej znajduje się dość spora liczba lotnisk sportowych, w tym prywatnych. Jak zaś wyglądała ich lokalizacja w okresie do 1939 r.? Wg stanu z przełomu 1932/1933 r. na lotniczej mapie II Rzeczpospolitej znajdowały się na ówczesnym pograniczu pomiędzy II Rzeczpospolitą a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich - odcinek białoruski - następujące „kresowe” lotniska cywilne

Początkowo lot zamierzano wykonać na uwięzi. Jednak siła wiatru i siła wzlotu balonu były tak duże, że musiano go uwolnić. Po 20 min. balon znikł w obłokach. Orzeł gondoli poruszał skrzydłami (dla efektu). „Samson” z orłem, tak jak wcześniej z daniem, poleciał za Wisłę. O godz. 18/45, po 30 minutach lotu lądował na terenie gminy Międzyzyles w pow. stanisławowskim, na gruntach należących do W. Czarnockiego, w odległości ok. 4 km od Warszawy, gdzie wójt sporządził odpowiedni certyfikat. W. Czarnocki podjął aeronautów w swoim majątku. Do Warszawy Tardini i panna Anetta powrócili dopiero rankiem 21 sierpnia.

W roku następnym, 1851, Tardini dawał pokazy w Szwecji i 3-krotnie wzbił się w powietrze w kopenhaskim parku Tivoli w Danii. Tragicznie zakończył się lot 20 września 1851 r. Tardini z pasażerami (kobieta z dzieckiem) wystartował w Paryżu z parku Tivoli. Lądował w morzu Północnym. Wcześniej wyskoczył z kosza by pomóc swym pasażerom. Niestety utonął, jego pasażerowie ocalili.

Stanisław Januszewski





*Lotnisko – Lida*

zarejestrowane w Ministerstwie Komunikacji: - województwo białostockie: Grodno, województwo wileńskie: Wilno (Porubanek), Mołodeczno, województwo nowogródzkie: Baranowicze, Słonim (Derewiańczyce, województwo poleskie: Brześć nad Bugiem.

W latach 30.tych w środkowej części „starego kontynentu” Polskie Linie Lotnicze „LOT” były największym przewoźnikiem lotniczym dysponującym 25 samolotami 10, 12 i 15 miejscowymi produkcji głównie amerykańskiej oraz jednym produkcji niemieckiej (Junkers Ju-52), które pozwalały na utrzymanie regularnej komunikacji lotniczej na ww kierunkach bałtycko-skandynawskim i bałkańsko-bliskowschodnim. Poza „światem wojskowym” na opisywanym odcinku „kresów wschodnich” oprócz ww lotnisk cywilnych, znajdował się także Międzynarodowy Port Lotniczy w Wilnie, który miał obsługiwać połączenia lotnicze w rejonie nadbałtyckim do Rygi i Tallina a od 15 IV 1939 r. do Kowna i skandynawskim (do Helsinek). Linia lotnicza Warszawa-Wilno-Ryga-Tallin otwarta została 17 VIII 1932 r. Rok 1937 pozwolił na przedłużenie linii skandynawskiej do Helsinek zaś

po normalizacji stosunków z Republiką Litwy regularne loty do Kowna odbywały się od 1939 r. Do 1938 r. liczba pasażerów odprawionych w Wilnie-Porubanku przekroczyła 14 tys. pasażerów, 2344 tony bagażu oraz 60 ton poczty i czasopism.

Z grona sześciu mieszanych Pułków Lotniczych Lotnictwa Polskiego dwa z nich stacjonowały na „kresach wschodnich”, 5. Pułk Lotniczy w Lidzie-Wilnie oraz 6. Pułk Lotniczy w Lwowie. Oba wchodziły wraz z stołecznym 1. Pułkiem Lotniczym do I Grupy Lotniczej. W 1939 r. w każdym z nich znajdowało się po sześć eskadr różnej specjalności wyposażonych w samoloty polskiej konstrukcji oraz wyprodukowane przez polski przemysł lotniczy. 5. Pułk Lotniczy w Lidzie (lotnisko kat. E, wojskowe, zamknięte dla ruchu publicznego) - Wilnie (Wilno-Porubanek, lotnisko cywilno-wojskowe kat. A, otwarte dla ruchu publicznego, szer. geogr. 54 stopni, 38 minut i 30 sekund, długość geograficzna 25 stopni, 17 minut, wysokość n.p.m. 180, wymiary E-W 900 m, NW-SE 1000 m) powstał po rozwiązaniu 14 VII 1928 r. 11. Pułku Myśliwskiego. Doszło do „wymiany” eskadr (113. i 114. Eskadry Myśliwskie zostały przeniesione do 2. Pułku Lotniczego w Kra-

kwiecień gdzie stały się 121. i 122. Eskadrą Myśliwską zaś „krakowskie” 23. i 24. Eskadry Liniowe trafiły do 5. Pułku Lotniczego jako 54. i 55. Eskadry Liniowe. W latach 1930-1931 w składzie pułku znajdowały się 51., 52., 54. i 55. Eskadry Liniowe, w 1931 r. utworzono Dywizjon Szkolny zaś w latach 1936-1939 pułk tworzyły: 51. i 55. Eskadry Liniowe, 53., 56. i 59. Eskadry Towarzyszące oraz 151. i 152. Eskadry Myśliwskie tworzące ww III/5. Dywizjon Myśliwski. W 1938 r. w składzie 5. Pułku Lotniczego znajdowały się: jeden Dywizjon Liniowy, jeden Dywizjon Towarzyszący, jeden Dywizjon Myśliwski, jeden Dywizjon Szkolny wraz z bazą lotniczą. W roku budżetowym 1937/1938 zamierzano rozpocząć na lotnisku w Lidzie budowę koszar lotniczych dla 128 szeregowych i 40 podoficerów, hangar lotniczy o wymiarach 30x36 m, garaż na 42 samochody gdyż wg planu Szefa Sztabu Głównego Wojska Polskiego w Lidzie miały być kwatrowane:

jeden Dywizjon Lotniczy, jedna Eskadra Treningowa, jeden Dywizjon Szkolny, komenda portu – łącznie 520 szeregowych i 248 podoficerów, 58 samolotów i 60 samochodów (obecne pomieszczenia mogły wystarczyć na zakwaterowanie 360 szeregowych i 120 podoficerów kawalerów, 40 samolotów i 42 samochodów). Na lotnisku Wilno-Porubanek miano wybudować budynek koszarowy dla 128 szeregowych i 40 podoficerów kawalerów i przybudówkę do hangaru dla Dywizjonu Myśliwskiego (na lotnisku w Porubanku 5. Pułk Lotniczy posiadał w 1939 r. pięć [?] hangarów zaś na lotnisku w Lidzie trzy hangary [?]) gdyż wg Szefa SGWP na ww lotnisku miały stacjonować jeden Dywizjon Myśliwski, jedna Eskadra Treningowa i komenda portu czyli 253 szeregowych i 138 podoficerów.

*Andrzej Olejko*

## HISTORIA ŻEGLUGI

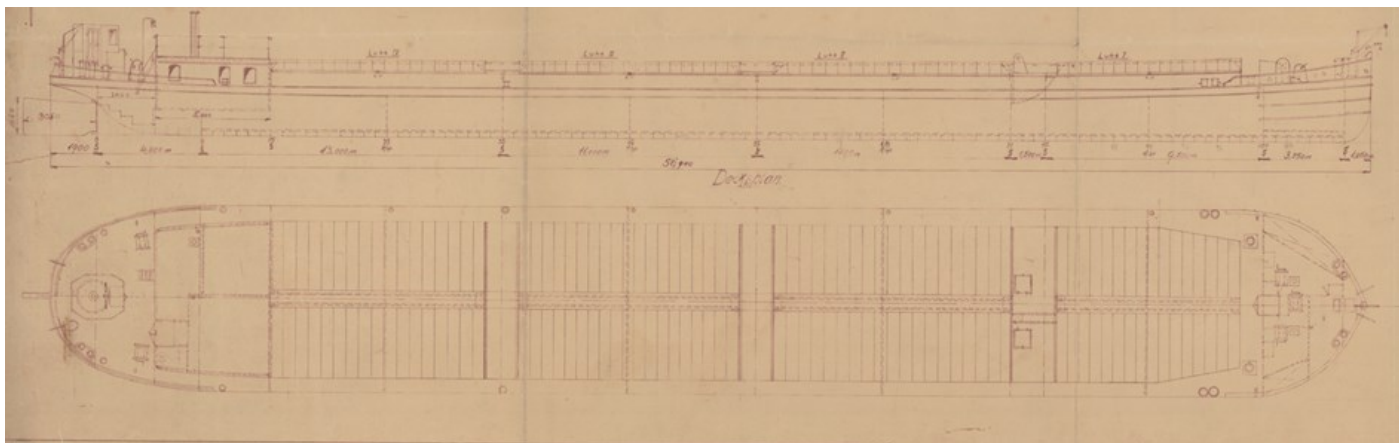
### Barka Ż-6453 ex. St Monica



Barka zbudowana została w 1936 r. w stoczni A & W. Wojan Schiffswerft, Danzig [Wolne Miasto Gdańsk] na zamówienie Edwarda Hinze z Bydgoszczy. Nazwana "ST. MONIKA" jej portem

macierzystym była Bydgoszcz. Na jej budowę właściciel zaciągnął pożyczkę w Polskim Banku Państwowym. Od 1937 r. pływał na niej w charakterze bosmana syn Edwarda- Zenon Hinze. W styczniu 1940 roku barka została przejęta na rzecz der Komisarische Verder Halwaller upttreuhandstelle Ost, Binnenschiffahrt des Weichselgebiet,

Danzig jako mienie polskie. Niemcy pozostawili ją w użytkowaniu E. Hinze. Przez całą wojnę pływał na niej na rzecz okupanta. Barka przetrwała szczęśliwie zawieruchę wojenną w Gorzowie Wlkp. i tam



Barka zbudowana została w 1936 r. w stoczni A & W. Wojan Schiffswerft, Danzig [Wolne Miasto Gdańsk] na zamówienie Edwarda Hinze z Bydgoszczy. Nazwana "ST. MONIKA" jej portem macierzystym była Bydgoszcz. Na jej budowę właściciel zaciągnął pożyczkę w Polskim Banku

skutek interwencji rządu RP Polsce. Ustawa Ministra Komunikacji o ustaleniu przymusowego zarządu państwowego nad taborem rzeczonym z 7 marca 1945 roku spowodowała że właściciele nie mogli dysponować swoim taborem lecz wykonywać usługi na rzecz państwa, w tym wypadku była to



Państwowym. Od 1937 r. pływał na niej w charakterze bosmana syn Edwarda- Zenon Hinze. W styczniu 1940 roku barka została przejęta na rzecz der Komisarische Verder Hawalter upttreuhandstelle Ost, Binnenschiffahrt des Weichselgebiet, Danzig jako mienie polskie. Niemcy pozostawili ją w użytkowaniu E. Hinze. Przez całą wojnę pływał na niej na rzecz okupanta. Barka przetrwała szczęśliwie zawieruchę wojenną w Gorzowie Wlkp. i tam została zajęta przez Armię Czerwoną. Zwrócona na

Państwową Żegluga na Wiśle. Ekspozytura w Bydgoszczy. Dnia 30 kwietnia 1948 r. po powrocie do Polski do załogi Santa Monika jako bosman powrócił Zenon Hinze. Po śmierci ojca od 1950 r. do 1951 r. jako sternik/Szyper. W 1951 r. barkę upaństwowiono zmieniając jej nazwę na "Ż-6453". Pływała w Przedsiębiorstwie Państwowym Żegluga na Wiśle. Ekspozytura Rejonowa w Bydgoszczy. W połowie lat pięćdziesiątych XXw. przekazana do Przedsiębiorstwa Państwowego Żegluga na Odrze we Wrocławiu.

Po przejęciu barki przez Żeglugę na Odrze nadal na niej pływał i mieszkał na niej aż do roku 1961 Zenon Hinze z rodziną. W 1961 barka poszła na remont kapitalny. Wycofana około 1974 roku. Obecnie znajduje się w Szczecinie jako linia cumownicza na Kanale Odyńca.

*Mariusz Gaj  
Marcin Wrzesiński*



## Zakład hutniczy w Maleńcu

W Staropolskim Okręgu Przemysłowym powstanie zakładu hutniczego we wsi Maleniec zawdzięczamy kasztelanowi Jackowi Jezierskiemu. Dobra malenieckie obfitowały w złoża rudy żelaza. Kasztelan planował wzbogacić się na produkcji przemysłowej wykonując narzędzia codziennego użytku, jak np. kosy, na potrzeby kraju co miało ograniczyć sprowadzanie narzędzi z zagranicy. Drugim motywem rozwijania produkcji przemysłowej była uchwała Sejmu Czteroletniego zwiększająca armię co oznaczało duże potrzeby np. na szable. Planowany zakład hutniczy potrzebował źródła energii więc budowę rozpoczęto w 1784 roku od spiętrzenia wody rzeki Czarnej (prawobrzeżny dopływ Pilicy), przepływającej przez Maleniec, co spowodowało powstanie stawu o powierzchni 16 ha. Początkowo zakład stanowiła druciarnia i fryzernia. Produkowano bogaty asortyment prętów, drutu oraz różne rodzaje żelaznych naczyń stołowych jak łyżki, ale też narzędzia gospodarcze jak widły, piły, siekiery,



*Koło zamachowe napędzające walcownię i gwoździarnię, fot M.K. Misztal*

roku, kiedy nowy właściciel, Tadeusz Bocheński wprowadził liczne innowacje i dobudował walcownię blach, topornię i fryzownię a maszyny produkcyjne napędzane były dzięki również rozbudowanemu układowi wodnemu, zakład zaczął świetnie prosperować. W XIX wieku zakład jeszcze dwukrotnie podlegał modernizacji dzięki czemu stał się najnowocześniejszym zakładem hutniczo-górnictwem w całym Królestwie Polskim. Zainstalowane wówczas urządzenia i maszyny wykorzystywane były w działalności wytwórczej aż do 1967 roku. W 1900 roku fabrykę nabył Felicjan Jankowski, którego potomkowie zarządzali zakładem do czasów powojennych, kiedy został w 1946 roku znacjonalizowany i pracował dalej pod nazwą Fabryka Łopat i Szpadli „STALMA”.

W czasie okupacji zakład pracowała pod nadzorem



*Hala walcowni, fot D. Jaskulski*

piłniki. Równolegle wytwarzano na potrzeby armii pałasze.

Zakład hutniczy zmienił po raz pierwszy właściciela w 1800 roku, który oddawał go w dzierżawę różnym osobom, co nie przyniosło żadnych zmian w wyposażeniu czy udogodnieniach. Dopiero, w 1824



*Staw hutniczy, fot. Wikol*

niemieckim niestety w 1945 roku Niemcy wycofując się zniszczyli wodny system zasilania. Po zakończeniu II wojennej światowej, po naprawie zespołu i uruchomieniu produkcji przez pracowników, okoliczną ludność i lokalnych przedsiębiorców, zakład w Maleńcu okazjonalnie modernizowano, wprowadzając m.in. uzupełniający napęd elektryczny, ale aż do zaniechania produkcji wykorzystywano energię wodną i stary park maszynowy. Zakład został wpisany, w

1967 roku, do rejestru zabytków nieruchomości województwa świętokrzyskiego pod numerem A.495/1-2. W tym czasie wchodził w skład Opoczyńskich Zakładów Przemysłu Terenowego, a później Koneckich Zakładów Narzędzi Gospodarczych, które przekazały w 1970 roku zakład w Maleńcu pod społeczną opiekę studentom i pracownikom Politechniki Śląskiej. W uzgodnieniu ze służbami konserwatorskimi studenci wydziału Metalurgicznego (potem Wydziału Inżynierii Materiałowej i Metalurgii) Politechniki Śląskiej w Katowicach, pod okiem opiekunów troszczyli się o zachowanie obiektu przeprowadzając prace dokumentacyjne, zabezpieczające, remontowe i rekonstrukcyjne. Obozy studenckie odbywały się nieprzerwanie od 1970 do 2008 roku. Przez 38 lat dzięki zaangażowaniu i pracy studentów oraz pracowników Politechniki Śląskiej obiekt przetrwał do czasów współczesnych w niemal niezmienionej formie.

Konkurs „Zabytek Zadbane” organizuje Narodowy Instytut Dziedzictwa, przy udziale Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Celem konkursu jest promocja właściwej opieki nad zabytkami, a także systematycznych działań na rzecz właściwego utrzymania zabytków. W 2021 roku do konkursu z województwa świętokrzyskiego zakwalifikowano pięć obiektów: Wiatrak Holenderski w Krasocinie, Zamek Królewski w Chęcinach, Synagoga w Szy-



*Dziedziniec wewnętrzny zakładu, fot D. Jaskulski*

dłowie, Klasztor Bernardynek w Świętej Katarzynie oraz Zakład Przemysłowy w Maleńcu. Wyróżnienie w konkursie „Zabytek Zadbany 2021” pojechało do Maleńca a przyznano go „za prace konserwatorskie zachowujące autentyczność zespołu zabytkowego huty, podkreślające wartość użytkową obiektu dawnej techniki i umożliwiające podjęcie w nim działań edukacyjnych przybliżających rozwój gospodarczy regionu”.

Zakład przemysłowy w Maleńcu, którego zarządcą jest dzisiaj Zabytkowy Zakład w Maleńcu – Instytucja Kultury Powiatu Koneckiego (a właścicielem od 2004 roku Powiat Konecki) to unikalny zabytek techniki z napędem wodnym. Do czasów

współczesnych zachowały się oryginalne konstrukcje hydroenergetyczne i zabytkowy ciąg technologiczny do produkcji narzędzi gospodarczych z blachy żelaznej.

Dlatego dziś na terenie Muzeum Techniki w Maleńcu eksponuje się te historyczne i oryginalne eksponaty, prezentując też zachowaną starą technologię produkcji. Zabytkowy Zakład w Maleńcu tworzy (jako jeden z dwudziestu jeden obiektów) Świętokrzyski Szlak Zabytków Techniki

*Ewa Grzegorzak - Łoposzko  
Komisja Historii SITPH*

## Wystawa „Tak o rzece”

18-31 maja 2024

Wernisaż: 18 maja (sobota), godz. 19:00

– Noc Muzeów 2024 –

Galeria Awanport, Muzeum Odry FOMT  
wyb. Wyspiańskiego 27, Wrocław

The poster features a background of blue and white wavy lines representing water. The title 'JAK O RZECE' is written in large, white, distressed font at the top. Below it, the exhibition details are listed in blue and white text. On the right side, there is a logo for FOMT (Muzeum Odry) and a circular logo for 'NOC MUZEÓW WROCŁAWI'. At the bottom right, the logo of the Ministry of Culture and National Heritage is visible.

**WYSTAWA: 18-31 maja 2024**  
**WERNISAŻ: 18 maja (sobota), godz. 19<sup>00</sup>**  
**– NOC MUZEÓW 2024 –**  
**Galeria Awanport, Muzeum Odry FOMT**  
**wyb. Wyspiańskiego 27, Wrocław**

**ARTYŚCI:**  
**Piotr Butkiewicz, Rafał Chojnowski,**  
**Wojciech Głogowski, Małgorzata Jojnowicz,**  
**Malwina Karp, Róża Kordos,**  
**Marek Marchwicki, Anna Marchwicka,**  
**Edyta Purzycka, Wojciech Roskosz,**  
**Marek Ruszkiewicz, Krystyna Szczepaniak**

**FOMT**

**NOC MUZEÓW**  
WROCŁAWI

**Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego.**

ARTYŚCI:

**Piotr Butkiewicz, Rafał Chojnowski, Wojciech Głogowski, Małgorzata Jojnowicz, Malwina Karp, Róża Kordos, Marek Marchwicki, Anna Marchwicka, Edyta Purzycka, Wojciech Roskosz, Marek Ruszkiewicz, Krystyna Szczepaniak.**

Wydarzenie TAK O RZECE to spotkanie/prezentacja prac 12 artystów związanych z Wrocławiem, głównie malarzy, ale nie ograniczających się do jednego medium. Na wystawie będzie można zobaczyć zarówno obrazy olejne, jak też grafikę, rysunek oraz ceramikę. Twórcy podejmą istotny dla nas wszystkich temat jakim jest rzeka, nie tylko jako obszar geograficzny, ale również jako sfera związana z szeroko widzianym życiem; krwiobiegami, wodą, wytchnieniem. W prezentowanych pracach uważnym obserwatorom objawi się kontekst filozoficzny dający możliwość postrzegania rzeki jako nieustającego przepływu, czasu, przemijania i odradzania. Idąc za hasłem „rzeka daje i zabiera”, odkryjemy odbicie w jej tafli ukazujące, że to człowiek rzece daje i zabiera.

Dziś nie można milczeć o ostatnich dramatycznych wydarzeniach związanych z zanieczyszczeniem Odry, która nadaje sens i uzasadnia jestestwo barki IRENA, dającej wystawie przestrzeń i kontekst, w którym artyści nie pozostają w obojętności. Zapraszam, by się o tym przekonać.

## Z CYKLU: SKĄD SIĘ TO WZIĘŁO?

### WC

Skrót WC pochodzi od dwóch angielskich słów: „water” oraz „closet”. Wpisując w „tłumacza Google” każde z nich z osobna, otrzymujemy zestawienie: woda + schowek, gabinet. W skład wyposażenia gabinetu WC wchodzi: muszla klozetowa z deską sedesową, często osobna umywalka i – jeśli pomieszczenie jest dostatecznie obszerne – bidet.

Co uświadamia i przypomina Wszystkim – bez wyjątku — Użytkownikom WC.

*Kpt „Nemo”*

---

Korespondencję prosimy kierować na adres:  
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl

Redaktor Stanisław Januszewski, skład komputerowy: Igor Kapski

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz  
Mecenas: Przd. Budowlane ABM Sp. z o.o., Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o., Piastów, PPUH Lemet, Branice,  
Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.