

Barka Irena

Właśnie, dzięki wsparciu programu Edukacja Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w ramach projektu Odrzańska Odyseja 2018 wydaliśmy nowy folder barki Irena. Teksty opracowała Justyna P... i Stanisław Januszewski, zaś projekt graficzny wykonała Krystyna Szczepańska, artysta plastyk. Ta edycja folderu pomyślana została z myślą o dzieciach.

Ojcem „Ireny” był Serafin Marzątko, a jako, że koszt jej budowy równał się cenie kamienicy postanowił zbudować ją samodzielnie, poza stocznia, na łące nad Brdą w Bydgoszczy. Być może powodem tej decyzji była też i pewna odmienność, która go cechowała. Wśród kolegów po fachu postrzegany był jako człowiek tajemniczy, niezrozumiały, dziwny. W kajucie barki praktykował Spirytualizm, co przydało mu przydomka „Duch”. Za przyjaciela domu obrał wytresowanego szczura. Gryzoń, wywołany po imieniu, wychodził z ukrycia i jadł pokarm z ust swego Pana.

Marzątko budował barkę z pomocą ledwie dwóch pracowników. Oni też pomagali przy wodowaniu barki. Gotowy kadłub zsunęli po drewnianych palach do rzeki, być może korzystając przy tym z zaprzęgu konnego albo prostych kołowrotów.

Barka zyskała w 1936 r. imię „Irena”, na cześć żony szypra. W 1951 roku upaństwowiono ją, zmieniając jej miano na Ż- 2099, a następnie w 1955 roku na Ż-2107.

„Irena” była jednostką konstrukcji kombinowanej – burty stalowe, dno drewniane, pokład i pokrywy ładowni (ferdeki) drewniane, o nośności 271 ton i wymiarach L-41,78; B-4,77; H-1,94 m.

Brak w toku budowy odpowiedniego nadzoru technicznego, a zapewne i fachowego projektu generowały szereg błędów konstrukcyjnych. Mało opływowy kształt kadłuba powodował trudności eksploatacyjne. Barka trudno się holowała, a po zwolnieniu holu niemal natychmiast się zatrzymywała, w żeglugowym slangu zyskała miano „kotwicy”.

W końcu lat 50. XX w. drewniane dno, pokład i ferdeki zastąpiono stalową blachą. Nie mogło to polepszyć

charakterystyk technicznych jednostki. Gdy w 1971 r. załadowana mąką szła za holownikiem „Certa” z Bydgoszczy do Łabiszyna” problemy zaczęły się już w pierwszej służbie – Lisi Ogon. Barka żadną miar nie chciała wejść do służby. Spiętrzona przed dziobem woda co rusz odpychała ją do tyłu. Dopiero użycie wind kotwicznych i stalowych lin, i kilkakrotnie ponawiane próby przyniosły pożądany rezultat.



W połowie lat 60. XX w. Saturnin odszedł na emeryturę i opuścił swój dom na wodzie. Pałeczkę po ojcu przejął syn - Bogumił, ale długo na niej miejsca nie zagrażał. Opuścił barkę w latach 70. by podjąć pracę w Żegludze Gdańskiej. Do 1980 gdy barkę wycofano z eksploatacji szyprem był na niej Kazimierz Manikowski. Barkę wyremontowano, przeprowadzono do Szczecina i tam przez wiele lat pełniła rolę dyspozytorni, koszar i pływającego warsztatu jednostek Żeglugi Bydgoskiej operujących w rejonie Szczecina – Świnoujścia. Ok. roku 2000 porzu-

cono ją, oparto o brzeg Regalicy, w kadłubie pojawiły się dziury.

W 2003 r. barcę, dzięki życzliwości Prezesa Żegluga Bydgoskiej Edwarda Ossowskiego przejęła Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Barcę przeprowadzono do Stoczni Porta Odra. Tam dokonano oględzin i naprawy podwodnej części kadłuba. Wykonano też prace porządkowe związane z demontażem szalunków i oczyszczeniem jednostki ze zbędnego osprzętu. Z początkiem grudnia 2004 r. roku barcę przemieszczono do Wrocławia.



Zacumowana przy burcie HP Nadbor i DP Wróblin cierpliwie czekała na lepsze czasy. Pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego stała się warsztatem pracy studentów słuchających na statkach Muzeum Odry jego

wykładów. Pracowali, na barce zabezpieczając ją anty-korozyjnie. Wreszcie, po dziesięciu latach dzięki staraniom Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, wsparciem Gminy Wrocław i Prezydenta m. Wrocławia, z pomocą ponad 70 polskich przedsiębiorstw barką po remoncie i adaptacji do nowych, muzealnych już zadań, w marcu 2016 roku powróciła do eksploatacji, co też kojarzyć będziemy z dniem jej powtórnego chrztu, odrodziła się bowiem jak Feniks z popiołów, wysiłkiem Fundacji, jej wolontariatu i uporu prof. Stanisława Januszewskiego, którego charyzma pozyskała dziełu odbudowy barki wielu mecenasów.





W końcu dzięki wsparciu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego barka zyskała wyposażenie wystawiennicze

i multimedialne i ruszyła w dziewiczy rejs do Kędzierzyna-Koźła, a w roku 2017 do Kostrzyna, z misją promocji dziedzictwa Odrzańskiej Drogi Wodnej, upominając się o nowe życie dla Odry, wielkiej europejskiej drogi wodnej i oferując przedszkolakom, dzieciom i młodzieży szkolnej szeroki program edukacyjno-oświatowy odkrywający Odrę, z którego rokrocznie korzystało ponad 6000 dzieciaków.

Tak oto barka zyskała nowe życie, pomnik żeglugi śródlądowej, mobilny element Muzeum Odry FOMT, odwołuje ku dniom chwały żeglugi odrzańskiej upomina się o odbudowę żeglugi śródlądowej Polski, postrzegając to w kategoriach wielkiego narodowego zadania.

Justyna P...

Stanisław Januszewski

Dziedzictwo

Grand Hornu

Osada przemysłowa w belgijskiej prowincji Hainaut. Na karty historii wprowadził ją węgiel kamienny i człowiek — Henri de George-Legrand. To imponujący zespół budynków fabryki i osiedla robotniczego związany z kopalnią. Na zlecenie de Georga wznosił go w latach 1819-1832 architekt Bruno Renard, czerpiący z ducha francuskiej myśli urbanistycznej epoki Oświecenia i z myśli społecznej początków XIX w. Grand Hornu zajmuje szczególną pozycję w dziejach industrializacji, wyrażając ideologię pierwszych dni ery przemysłowej.



Kompleks przemysłowy usytuowano na zapleczu kopalni, wokół ogromnego dziedzińca na planie elipsy. Od północy i południa otacza go regularny ciąg podwójnych arkad. To magazyny żelaza, węgla, form odlewniczych i inne. Od wschodu i zachodu łączą się z nimi wytwórnia maszyn oraz budynek administracyjny zakładów. One też akcentowane są w założeniu kompozycyjnym osi symetrii zakładu. Zamknięta monumentalnym wejściem stanowić miała symbol nowych „sił przemysłu” wyzwolonych geniuszem człowieka. W wytwórni maszyn osiągnięto ku najnowocześniejszym technikom. Fabryka produkowała wszystko, co było niezbędne dla kopalni, od lin i maszyn wyciągowych do lokomotyw.

Od południa połączono z dziedzińcem dolny podwórzec — prostokątny, otoczony budynkami stajni i magazynów. Budowla czołowa, utrzymana jak całe założenie w stylu neoklasycyżnym, łączy zespół przemysłowy z osiedlem robotniczym.

Chociaż budowę mieszkań robotniczych, już około 1750 roku, podjęły szliflarnie kryształów w Baccarat we Francji, to jednak epoka budowy osiedli robotniczych rozpoczęła się na dobre dopiero w drugiej połowie XIX w. Osiedle Grand Hornu liczące w 1832 r. ponad 400 domów, stanowiło dzieło pionierskie. Podjęto tutaj próbę połączenia założenia przemysłowego z mieszkalnym, nadając mu zwartą formę urbanistyczno-architektoniczną



osady przemysłowej. Bruno Renard usytuował je na planie prostokąta (500 x 400 m) obiegającego kompleksu przemysłowego. To murowane z cegły, szeregowe domy robotnicze, dwukondygnacyjne, z których każdy liczył zwykle 6 pomieszczeń o łącznej powierzchni ok. 55 m². Do każdego domu przylegał ogród (1-2 ary) i magazyn na węgiel. Na zespół 10 domów przypadało po 1 piecu piekarniczym i jednej studni.

Mieszkania stanowiły własność koncernu. Robotnicze rodziny (6 - 10 osób) wynajmowały je na tydzień. Do najwyższej rangi podniesiono paternalizm – ideę jedności

miejsca pracy i życia. Osiedle, fabryka i kopalnia tworzyły samodzielną jednostkę ekonomiczno-kulturową, w nowych realiach społeczno-ekonomicznych realizując model „Nowego Edenu”, tak bliski socjalizmowi utopijnemu czy ideologom industrializacji owych czasów. Jak opisywali to już współcześni wszystko przygotowano z myślą o pracy i wypoczynku po niej. Osiedle dysponowało pralnią, łaźnią publiczną i wodociągiem. Sklepy piekarniczy, mięsny, odzieżowy i galanteryjny oferowały produkty i towary po cenach umiarkowanych. Do dyspozycji mieszkańców oddano nie tylko mieszkania o wysokim na owe czasy standardzie, również salę zabaw, szkołę, kościół, cmentarz, szpital, bibliotekę, czytelnię, których usługi były bezpłatne. Zorganizowano oddział straży pożarnej i orkiestrę. Pomyślano o urządzeniu terenów zielonych i o wypoczynku świątecznym.

Imperium Henri de George-Légrand'a runęło w 1951 r., gdy zlikwidowano miejscowe kopalnie. W 1968 r. prof. Marinette Bruvier zaproponowała przekształcenie opuszczonej i zdewastowanej fabryki w Muzeum Przemysłu i Techniki. Skala przedsięwzięcia zdawała się przerastać możliwości, idea ochrony zabytków techniki torowała sobie dopiero drogę. Z początkiem lat 70. zespół przemysłowy zakupił znany architekt – Henri Guchez. Zorganizował tu własne pracownie architektoniczne, sale konferencyjne i ekspozycyjne. Na terenie zajmowanym niegdyś przez kopalnię zaprojektował nowe osiedle. W jego nowoczesnej architekturze i kształcie urbanistycznym odnajdujemy związki z tradycją. Kryją się

w estetyce elementarnych ceglanych brył, w czytelnym motywie elipsy, arkad, w formach przeciwstawnych bogactwu i chaosowi Natury. Wielkie bryły i statyczne formy, tak jak i niegdyś, służyć mają nowej syntezie, symbolizując jedność człowieka i przyrody uzyskanej pracą, głosząc idee prymatu Natury i Rozumu. Tak dzieło Henri Guchez, interpretując na nowo spadek przeszłości, oddaje ducha społeczności skierowanej ku przyszłości,

społeczności świadomej wartości dziedzictwa cywilizacyjnego. W latach 80. zyskało miejsce na liście dziedzictwa światowego UNESCO.

Grudzień 1990 r. otworzył w dziejach Grand-Hornu nową kartę. Zyskało status muzeum-pomnika epoki industrializacji.

Stanisław Januszewski

Saga rodu Podolski

Organicznie z dziejami śląskiej rodziny Podolskich wiąże się historia utworzenia ich zakładu kuźniennego. Jego dzieje z kolei związane są z wybudowaniem nad Odrą fabryki celulozy Feldmuhle (1891-1899 r.) oraz Portu (1891-1908 r.), której powstanie spowodowało zanieczyszczenie wód ługami powarzelnymi z fabryki, w wyniku czego miejscowi rybacy zostali zmuszeni do porzucenia swojej profesji i wykorzystując okoliczność budowy portu kozielskiego zaczęli się przebranzawiać na usługi powiązane z obsługą taboru rzeczno- i przysposabiać się do roli marynarzy.

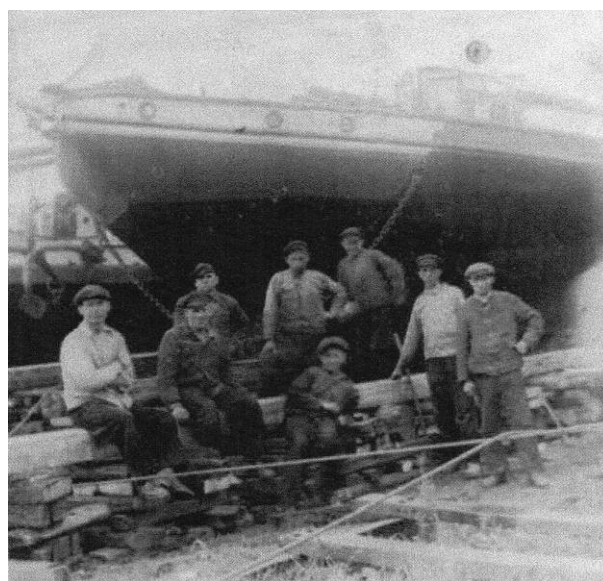
Mieszkańcy wsi Rybarze (niem. Fischerei) umiejscowionej na lewym brzegu Odry (ok. 97 km rz. Odry), na przeciw wyjścia z Portu Koźle oraz 1,5 km poniżej ujścia kanału Kłodnickiego, dysponując kutrami i łodziami oraz doświadczeniem, nabytym podczas pracy przy ich konserwacji czy produkcji osprzętu, byli przygotowani do obsługi taboru portowego jeszcze zanim w dzielnicy Port (Oderhafen) powstały pierwsze budynki czy niezbędna infrastruktura.

Początki szkutnictwa we wsi Rybarze przypadają na lata sześćdziesiąte XIX w. Na początku 20. wieku funkcjonowała restauracja marynarska Shiffers Ruh oraz kilka warsztatów rzemieślniczych z których największym była „Kuźnia okrętowa” Antona i Josefa Podolski (przydomek Sztinys), własność potomków pierwszych rybaków cechowych z Koźła (rodzina Podolski reprezentująca cech pojawia się w dokumentach z 1735 r., a osada rybacka w 1431).



Ich ojciec Theodor Podolski po porzuceniu rybackiego fachu został butikarzem sprzedającym towary z pływającego sklepu. W 1926 r. podjął się założenia warsztatu

świadczącego usługi dla taboru rzeczno- i przysposabiać się do roli marynarzy - „Schiffschmiede”. W 1928 zbudował budynek kuźni. Zakład prowadzili jego dwaj synowie Anton i Josef (czeladnik kowal, od 1929 r. mistrz oraz czeladnik rzeźnik) wraz z braćmi Richardem i Konradem. Warsztat zajmował się naprawami kuźniczymi elementów barek, produkcją wyposażenia statków, stolarką oraz budową i naprawą konstrukcji stalowych (w czasie największego zatrudnienia w zakładzie pracowało ok 20 osób).



Zakład dysponował pow. 85 m² kuźni, 89 m² stolarni, budynkiem biura 115 m², domem mieszkalnym rodziny właścicieli 99 m² oraz gruntami położonymi nad Odrą i w niedalekiej od rzeki odległości, z nabrzeżem uzbrojonym w wyciągarkę naprzeciw ujścia kanału Gliwickiego i blisko wyjścia z portu, a także działką z możliwością cumowania barek (na wyjściu z portu cumowanie nie zawsze było możliwe). W kolejnych latach dobudowany został warsztat ze spawalnią 303 m².

Rodzina Podolski do drugiej wojny światowej dysponowała też kilkoma jednostkami pływającymi, w tym statkiem restauracyjnym (rodzina Antoniego 3 jednostki, dalsze gałęzie Podolskich kolejnych kilka jednostek) oraz gruntami uprawnymi.



Po przejściu frontu kiedy ludność miejscowa wróciła już do domów zaczął się wywóz taboru i sprzętu przez wojska sowieckie w ramach reparacji wojennych.

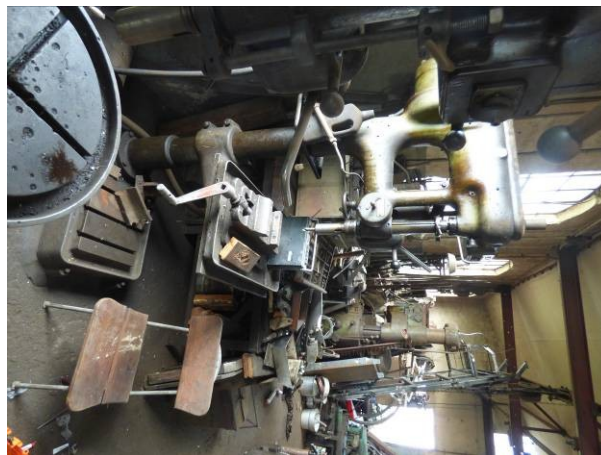
Z rodzinnych przekazów wynika, że tabor pływający przedsiębiorstwu odebrali sowieci natomiast, kiedy maszyny zostały częściowo rozebrane i załadowane na barkę, zjawił się konno przedstawiciel Wojska Polskiego po którego interwencji rozładowano sprzęt z powrotem na brzeg.

W lipcu 1945 r. rodzina została wypędzona, a zakład Podolskich (Firma Gebr. Podolski Schiffsbaustelle) został upaństwowiony rozpoczynając oficjalnie działalność w 1946 r. jako „Warsztat Mechaniczny Rybarze” w strukturze „Państwowego Zarządu Wodnego”.

Jeden z przyjaciół Antoniego okazał się być spowinowacony z Arką Bożkiem, odpowiedzialnym wówczas za kierowanie akcją weryfikacyjną i osadniczą w opolskiej części Górnego Śląska. Dzięki jego wstawiennictwu rodzina nie została wysiedlona, uzyskując „tymczasowe potwierdzenia posiadania narodowości Polskiej”, a Antoniemu Podolskiemu liczącemu pewnie na zwrot swojej własności, którego nigdy nie dożył, udało się uzyskać zgodę na pracę w swoim zakładzie, na stanowisku szeregowego pracownika (kował). Antonii pracował z największym oddaniem czego dowodem są pozostałe z tego okresu dokumenty patentowe oraz dyplom przodownika pracy. Działalność zakładu po upaństwowieniu skupiała się na remontach zniszczonego lub zatopionego w czasie działań wojennych taboru. Państwowy zakład pracował w systemie zmianowym i zatrudniał ok. 30 pracowników na zmianie.

1 sierpnia 1951 r. sprzęt oraz załogę przetransportowano do dzielnicy Rogi. Tam po połączeniu ze stoczną Januskowice i stoczną Rogi (starą), powstało przedsiębiorstwo

„Kozielskie Stocznie Rzeczne”, po latach dające początek nowej „Stoczni Koźle” (stara stocznia Rogi liczyła sobie wówczas 25-30 osób załogi), której baseny zostały oddane do użytku w 1965 r. a produkcję rozpoczęto w 1970 r. Od roku 2006 większą częścią stoczni dysponuje Damen Shipyards Group.



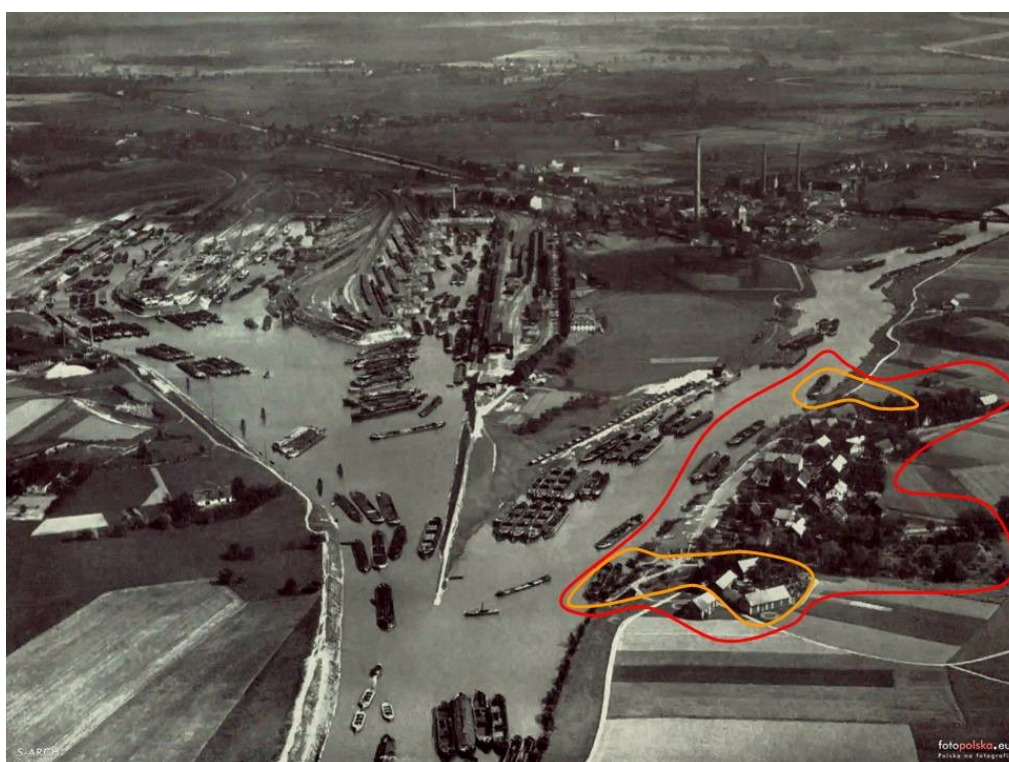
Po „wyprowadzce” załogi rodzina zaczęła walczyć o zwrot swojego mienia. Antonii jeszcze za życia pisał listy do Stoczni prosząc o zwrot maszyn, które nigdy oficjalnie nie przestały być jego własnością (w dokumentach pojawia się określenie wypożyczenia). Część maszyn udało mu się odzyskać za pośrednictwem Rzemiosła zaświadczonego wysokie zapotrzebowanie na usługi Antoniego Podolskiego dla PRL-u. Po przeprowadzeniu w Warszawie, zainicjowanej przez kolejnego przyjaciela Antoniego, który za pośrednictwem Mieczysława Foga (padły słowa, „znam w Warszawie kogoś kto wszystkich tam zna”) w jego nowo powstałej wytwórni płytowej skontaktował go ze znajomym prawnikiem, który pomógł Podolskim uzyskać prawo wykupu „mienia poniemieckiego”. Pozwoliło to na ponowne nabycie przez rodzinę budynków i części gruntów. Do roku 1955 „Żegluga na Odrze” oraz „Kozielskie Stocznie Rzeczne” dysponowały parkiem maszynowym Podolskich jak własnym, zwracając i odbierając maszyny wedle potrzeb. Od 1959 r. po śmierci Antoniego zakładem i utrzymaniem rodziny zajął się syn Walter Podolski, który wciąż jeszcze spłacał (do lat 80. należności za grunty).

Ze względu na ciężką chorobę ojca prowadzeniem zakładu zajął się już jako nastolatek. Walter Podolski (technik mechanik, mistrz kowalski i mistrz ślusarz). Był równocześnie zaangażowanym działaczem Rzemiosła zakład na Rybarzach (TAWI Z.P.H.) prowadził do śmierci w czerwcu roku 2016 zajmując się produkcją konstrukcji stalowych, elementów maszyn i urządzeń, piecy, części układów wentylacyjnych oraz szerokiego zakresu usług kowalstwa artystycznego.

Iwo Podloch
Spadkobierca rodzinnej tradycji



Załoga kuźni Schiffsschmiede rodziny Podolski. Pierwszy od prawej Anton Podolski, ok. 1930

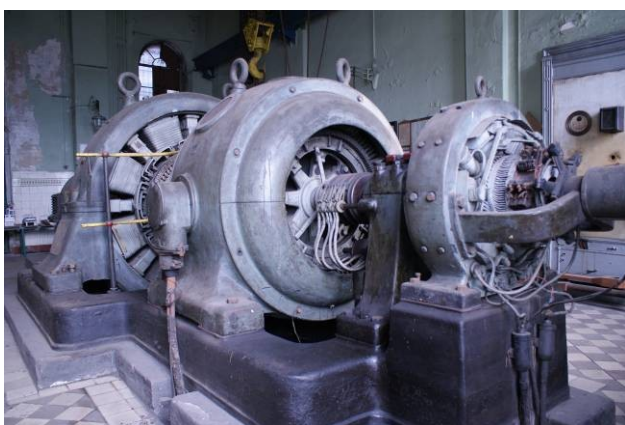


Zdjęcie lotnicze Portu Koźle, Odry i kanału Kłodnickiego, sprzed oddania do użytku kanału Gliwickiego – Na czerwono zaznaczona wieś Rybarze, na pomarańczowo zaznaczony teren zakładu rodziny Podolski, 1935-1938

Górnictwo

Kopalnia Waclaw- Ludwikowice Kłodzkie

Najstarsza znana wzmianka o górnictwie węgla kamiennego w rejonie późniejszej kopalni „Waclaw” pochodzi z 1662 r. i dotyczy Jugowa (niemieckie: Hausdorf). Na północ od Jugowa prace górnicze koncentrowały się głównie na północnych zboczach góry Włodyka (niem.: Bauer). Kopalnię „Wenceslaus”, uruchomiono w dniu 14.02.1771 r. Eksploatację prowadzono sztolniami „Wenceslaus” i dziedziczną „Tiefer Wenceslaus” oraz kilkoma płytkimi szymbami. Należała ona wówczas do właściciela górnej części wsi Jugów- hrabiego von Haugwitz. Kopalnia systematycznie rosła i często zmieniała swoich właścicieli. W 1865 r. na bazie kopalni „Wenceslaus” i „Balthazar” utworzono nowe gwarectwo o nazwie „Wenceslaus”.



W dniu 12.05.1921 r., na bazie powiększonej kopalni „Wenceslaus”, utworzono przedsiębiorstwo „Wenceslaus-grube” z siedzibą w Miłkowie. W latach 20. XX w. stało

się ono najnowocześniejszym zakładem przemysłowym w całym dolnośląskim górnictwie węglowym i jednym z najnowocześniejszych w Europie. Pracowało w nim prawie 5000 osób. Wydobyte prowadzono szymbami „Kunegunda” o głębokości 417 m, „Walter” o głębokości 610 m i „Kurt” o głębokości 310 m, wentylację zaś poprzez szymb „Balthazar” o głębokości 350 m. W 1929 r. roczne wydobyte węgla wyniosło 902.992 ton,. Kopalnia była połączona pomostami i kolejką łańcuchową z zakładem przeróbczym. Wysoki stopień mechanizacji urabiania pozwalał na produkcję grubych sortymentów węgla. Szybki wzrost wydobyte węgla powodował wyczerpywanie się płycej położonych pokładów. Wymuszało to potrzebę schodzenia z eksploatacją na coraz głębsze poziomy. To jednak wiązało się z coraz częstszymi i coraz gwałtowniejszymi wyrzutami gazów i skał oraz wyższymi kosztami eksploatacji. W sumie w latach 1915–1930 wystąpiło w kopalni 75 takich wyrzutów.

Upadek kopalni przyspieszyła katastrofa, jaka miała miejsce 9 lipca 1930 roku o godzinie 16.00 w rejonie szymbu „Kurt” w Jugowie. W wyniku wyrzutu dwutlenku węgla połączonego z wyrzutem skalnym śmierć poniosło 153 górników. Informacja o katastrofie błyskawicznie obiegła cały świat. Szeroko rozpisywano się o niej również w polskiej prasie. Miejscowa ludność okryła się żałobą, w uroczystościach pogrzebowych wzięło udział ponad 20 tys. osób, w tym przedstawiciele rządu Rzeszy. Kondolencje na ręce nadprezydenta Prowincji Śląskiej złożył polski konsul we Wrocławiu. Pomoc materialna i finansowa napływała z całego świata.

Po tej katastrofie władze niemieckie zdecydowały się 28.01.1931 r. zamknąć kopalnię, z uwagi również na rozpoczynający się właśnie światowy kryzys gospodarczy. Stało się to paliwem wyborczym dla rosnącej w siłę NSDAP, która obiecała ponowne uruchomienie kopalni. Słowa dotrzymała i już w 1933 uruchomiono jedno z pół wydobywczych. Kopalnia nie osiągnęła już takich wyników jak przed katastrofą. Wydobyte wahało się w granicach 600–1000 ton węgla na dobę. przy zatrudnieniu sięgającym w 1938 r. 1085 górników. Ostatecznie kopalni zamknięto jednak w 1939 roku. Teren kopalni przejął

przemysł zbrojeniowy hitlerowskich Niemiec Na bazie budynków pokopalnianych utworzono fabrykę amunicji. Po 1945 r. podejmowano próby wznowienia wydobycia węgla na obszarze złoża „Waclaw”. Na wychodniach pokładów węgla uruchomione zostały trzy upadowe o nazwach „Waclaw”, „Pniaki” i „Kazimierz”. W 1957 roku powstał projekt uruchomienia samej kopalni „Waclaw”.

Wysokie koszty wydobycia, dwukrotnie przewyższające koszt wydobycia tony węgla koksującego w kopalniach Górnośląskiego Zagłębia Węglowego, niemożliwość uzyskaniu większego dobowego wydobycia wskutek wyeksploatowania do 1939 r. znacznej części grubszych i łatwiej dostępnych pokładów, zagrożenie wyrzutami dwutlenku węgla sprawiły że ostatecznie z tego zrezygnowano. Do dnia dzisiejszego ostał się budynek dyrekcji kopalni oraz pomnik ku czci ofiar katastrofy z 1930 roku.

Na początku 2013 roku, dzięki staraniom lokalnych władz samorządowych, złożem dawnej kopalni „Waclaw” zainteresował się australijski inwestor. W listopadzie 2013 roku kierowana przez niego firma Coal Holding rozpoczęła głębianie odwiertów badawczych do głębokości 1000 m. W 2017 r. zakończono program wierceń wykonując łącznie 8 otworów do głębokości 1000 metrów każdy 10 lipca 2018 roku firma otrzymała z Ministerstwa Środowiska potwierdzenie złożenia wniosku o wydanie koncesji na wydobywanie złóż węgla kamiennego na obszarze „dawnych kopalni „Waclaw” i „Lech”. Tym samym trwające ponad 7 lat działania związane z reaktywacją górnictwa węglowego na Dolnym Śląsku zmierzają do finału. Kopalnia docelowo da zatrudnienie około 1300 osobom. Wydobycie ma wynosić 1,5 - 1,7 mln ton rocznie.

Mariusz Gaj

Wyciąg szybu Sobótka

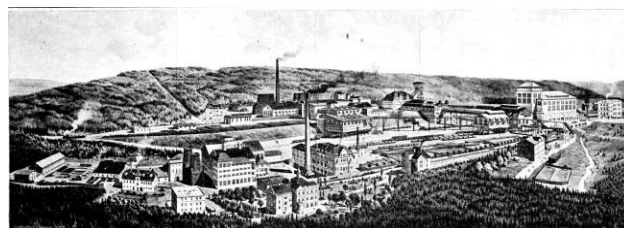
W maszynowni szybu Sobótka w d. Kopalni Węgla Kamiennego Julia w Wałbrzychu znajdujemy kopalnianą maszynę wydobywczą, interesująca o tyle, że stanowi znakomitą ilustrację jednej z dróg, na jakich z przełomem XIX/XX stulecia dokonywano modernizacji nośników liny wyciągów szybowych.

W XIX stuleciu w kopalniach, nie tylko węgla kamiennego, także rudnych, królowały wyciągi bębnowe, dwubębnowe. Na jednym z bębnow lin kubła czy klatki wyciągowej się rozwijała, na drugim nawijała, stanowiąc wraz ze swym naczyniem wydobywczym przeciwwagę naczynia idącego ku powierzchni ziemi. Z biegiem czasu gdy kopalnie zaczęły zakładać coraz niżej chodniki wydobywcze, a głębokość kopalń wałbrzyskich z początkiem XX wieku sięgała już 600 metrów, ujawniły się problemy.

W znacznej mierze dotyczyły nośników liny bowiem wraz z głębokością kopalń rosła średnica liny na bębny nawijanej, a ówczesne normy powiadały, że średnica bębna winna być 800 razy większa od średnicy liny, Nic dziwnego, że bębny zaczęły osiągać monstrualnych rozmiarów. Dość powiedzieć, że dwubębnowa maszyna szybu Zbigniew KWK Victoria osiągnęła w 1897 roku średnicę 7200 mm. Rodziło to problemy z bezwładnością ogromnych mas.

Ratunkowym kołem okazał się pomysł tarczy czarnej, opracowany w Niemczech w 1877 r. i imieniem swego wynalazcy Friedricha Koepe, określany mianem tarczy czarnej Koepe. Tutaj lina nie nawijała się na koło lecz je otaczała, a wykorzystując zjawisko tarcia z jednej strony tarczy naczynie wydobywcze opuszczała, z drugiej zaś strony unosiła do góry, wzajemnie siły i naczynia równoważąc Pomysł okazał się tym z rzędu „jaja Kolumba”. W prosty sposób pozwolił znacząco, co najwyżej do 6 m

w najgłębszych kopalniach ograniczyć średnicę nośnika liny, a jego szerokość z kilku metrów w bębnach do LED-wie 40 cm nawet.



Nic dziwnego, że bębnowe nośniki lin zaczęły ustępować tarczom czarnym. Dokonywano tego na dwu drogach. Na jednej wymieniano maszynę wydobywczą, parową czy elektryczną i na krótkim wale instalowano tarczę Koepe.

Na drugiej maszynie wydobywczą utrzymywano i na długim wale pozostałym po demontażu bębnow instalowano tarczę cierną. Była i droga trzecia i z nią spotykamy się w Sobótce. Po prostu bębny rozłączano i jeden z nich adaptowano do roli tarczy cierniej. W każdym przypadku osiągnano podobny efekt, mało tego, naczynie wydobywcze można było opuszczać głębiej, w zdecydowanie mniejszej skali zwiększając wymiary i średnicę tarcz ciernych. Można powiedzieć, że modernizacja nośnika liny wyciągu Sobótki miała też swój wymiar ekonomiczny, nie generowała wysokich kosztów przemiany.

Wyciąg Sobótki pochodzi z 1911 roku, jeszcze w 1948 roku kiedy modernizacji nośnika liny dokonano mógł uchodzić za nowoczesny. Dysponował napędem elektrycznym, a jego układ elektryczny współpracujący

z przetwornicą prądu przemiennego na stały, w układzie Leonardo-Ilgnera sprawił, że wyciągi tego typu skutecznie do lat 80. XX w. wyparły z górnictwa polskiego wyciągi o napędzie arowym. Ostały się one ledwie w 17 szybach, peryferyjnych, ponad 400 dysponowało już wyciągami elektrycznymi.

Dzisiaj wyciąg Sobótki stanowi jedną z pereł w koronie Wielokulturowego Parku „Stara kopalnia” powstałego w zespole szybów Julia, Sobótka i Dampf w Wałbrzychu. Szkoda tylko, że muzealnicy wałbrzyscy wyłączyli go z ruchu, a mógłby przecież nadal, jak z początkiem 3 Tysiąclecia, być demonstrowany w ruchu jałowym. Pozostaje nadzieja, że nadejdzie dlań dobry czas.

Stanisław Januszewski

Budownictwo lądowe

Most na Bobrze

W obszarze cywilizacyjnym Bobru stale funkcjonowały, równoległe obok siebie, różne modele mostów: prymitywne i rozwinięte, archaiczne i nowoczesne. To czy sięgano do jednych lub drugich określały potrzeby eksploatacyjne, rachunek ekonomiczny, możliwości wykonawcze. Proces innowacyjny dokonywał się na dwu drogach: ewolucyjnej i rewolucyjnej. Pierwsza polegała na ciągłym doskonaleniu uznanych, tradycyjnych konstrukcji aż do momentu gdy przestawały one spełniać oczekiwania lub można było w miejsce tradycyjnych materiałów wprowadzić nowe - nie naruszając przy tym istoty tradycyjnego modelu. Druga niosła z sobą zdecydowane zerwanie z tradycją a to poprzez sięganie ku nowym modelom, odbiegającym od tradycyjnych ustrojem, materiałem czy technologią wykonania. Wzmoczony proces rozwoju konstrukcji mostowych nastąpił wraz z budową linii kolejowych od połowy XIX w. Tradycyjne drewniane mosty zastępowano wieloprzęsłowymi mostami kamiennymi lub stalowymi.

Pierwsza linia kolejowa przecięła Bóbr i jego dopływy z kanałami i starorzeczami w latach 1843-1847. Dla jej budowy powołano spółkę pod nazwą Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft). Kolej Dolnośląsko-Marchijska była pierwszą na Śląsku koleją budowaną od podstaw pod silnym wpływem państwowym. Budowaną linię podzielono na pięć odcinków. Pierwszy prowadzący z Wrocławia do Legnicy przekazano do ruchu 18 października 1844 roku, a całość dopiero w kwietniu 1847 roku. Budowa linii trwała tak długo ponieważ oprócz kilkuset małych mostów i przepustów na terenie Dolnego Śląska należało wznieść aż pięć dużych przepraw; koło Bolesławca na Bobrze (długości 490 m, wysokości 23 m, 35 przęseł sklepionych.), koło Zebrzydowej na Kwisie (długości 130 m, wysokości 14 m, 5 przęseł), koło Gubina na Nysie Łużyckiej (stalowy, 15-przęsłowy o długości 170 m), koło Jędrzychowic (długości 150 m, wysokości 11 m, 11 przęsłowy) i w Zgorzelcu na Nysie (długości 470 m, wysokości 36 m, 31 przęseł kamiennych łukowych). Budowa Kolei Dolnośląsko - Marchijskiej była uważana w owym czasie za najtrudniejszą na wschodzie Prus.



Kamień węgielny pod most na Bobrze w Bolesławcu położono 17 maja 1844 roku. Budowę prowadzono równocześnie na trzech odcinkach. Odcinek od strony Bolesławca wznosił III Oddział liczący 1800 ludzi i pracujący pod kierunkiem starszego inżyniera Burgasa. Środkową część mostu IV Oddział liczący 1000 ludzi pod kierunkiem starszego inżyniera Ludwiga. Pracami na odcinku prowadzącym nad rzeką Bóbr kierował inżynier Kleist z mistrzem murarskim Hanselem. Pod ich nadzorem pracowało 250 wykwalifikowanych murarzy.

Budowę mostu zakończono 27 lipca 1846 roku. Twórcy mostu sięgnęli do odległych pierwowzorów kamiennych mostów rzymskich. Analogii dla tej budowli można po-



szukiwać w istniejących do dzisiaj akweduktach Rzymskich a utrzymanych na terenach południowej Francji, Hiszpanii czy Tunezji, także w zniszczonym w 1945 r. moście przez Ren w Wesel, w Niemczech, pochodzącym z 1872 r., liczącym ponad 100 przęseł, których relikty frapują do dzisiaj.

Most w Bolesławcu oddziałuje na odbiorcę prostotą form, prawdą materiału, linearną architekturą. Twórcy tej budowli, mimo jej dużej kubatury, poprzez umiejętne operowanie symetrią i perspektywą, stworzyli dzieło lekkie, o dużych walorach estetycznych, znakomicie wpisane w krajobraz.

Nosi ono w sobie główne cechy konstrukcyjne mostów kamiennych budowanych na liniach kolejowych w połowie XIX w.

Stanisław Januszewski

Budownictwo wodne

Łasztownia

Dzieje portu szczecińskiego sięgają XIII w. Gdy miasto zyskało połączenie (Mostem Długim) ze wschodnim brzegiem Odry wyrastać na nim poczęły pomosty portowe: rzeźników, rybny, średzki, kleryków i kurza stopka, których nazwy znane są nam z dokumentów z lat 1306 — 1311. Pojawiły się składy towarów transportowanych Odrą i Wartą ku morzu. Kształt współczesny port zawdzięcza zarówno dokonującemu się tutaj od wieków średnich procesowi przemiany technologicznej jak i kompleksowej przebudowie przełomu XIX/XX stulecia.

Szczecin – ważny ośrodek przemysłu o znakomitych powiązaniach komunikacyjnych z zapleczem lądowym – pragnął adaptować wówczas rozwiązania organizacyjno-prawne wolnocłowych stref Hamburga i Bremy by móc skutecznie z nimi konkurować. W 1894 r. na łąkach Mieleńskich, w zachodniej części Łasztowni, przystąpiono do budowy nowożytnego portu, którego założenia techniczne opracowali radcy budowlani Friedrich Krause i Karl Benduhn. W 1898 r. uruchomiono basen wschodni i kanał Grodzki prowadzący do nowego portu, zakończono budowę budynku zarządu, dwu magazynów, spichlerza, siłowni energetycznej.



Budowie posadwiono na tysiącach pali, przeważnie drewnianych, sięgających głębokości 10 m (port zalega na

grubej warstwie torfu). To gigantyczne zadanie inżynierskie, przesądzające o skali przedsięwzięcia, wykonano wzorowo – nadal pełni swą rolę.



Teren portu, obejmujący 61 ha, otrzymał kształt nieregularnego czworoboku. Projekt zakładał budowę dwu basenów i na półwyspie pomiędzy nimi 10 magazynów i 8 spichlerzy towarowych. Magazyny sytuowano równoległe do nadbrzeży w regularnym szeregu. Od podobnie rozmieszczanych spichlerzy dzieliła je przestrzeń niezbędna dla zapewnienia sprawnej komunikacji kołowej, kolejowej oraz ruchu żurawii. Część południową strefy wolnocłowej rezerwowano dla kompleksu budynków

administracyjno - handlowych i socjalnych. Między Zarządem Portu a basenami wzniesiono zespół obiektów siłowni energetycznej z kotłownią, lokomotywnię i warsztaty. Teren strefy wolnocłowej łączyło z miastem 8 bram. Taki układ urbanistyczny portu przesądziły związane z nim funkcje, a zwłaszcza przyjęty system przemieszczania i składowania towarów. Określił on skalę i geometrię zabudowy magazynów i spichlerzy. Zróżnicowana ich forma, zwłaszcza wysokich spichlerzy, stanowiła równocześnie wyraźne zamknięcie przestrzenne wolnego obszaru celnego.



Podobny efekt stwarzało usytuowanie przy południowej granicy strefy wysokiego budynku Zarządu Portu i architektura głównego budynku bramnego z wartownią i komorą celną. Budynki Łasztowni otrzymały jednolity wystrój elewacji. Ich kolorystykę zdominowała czerwień cegły.

Obficie stosowano neogotycki detal – blendy, sterczyny, profilowane okna o łukach ostrych i odcinkowych, fryzy maswerkowe i arkadkowe, rozety, itp. Historyczne kostiumy nie przysłoniły jednak funkcji obiektów, wyrażanych dość swobodnym kształtowaniem ich form. Dzięki temu architektura zyskała na lekkości, porzuciła oschłą, akademicką formę pruskiego historyzmu.

Wzdłuż basenu wschodniego posadowiono kilkanaście wielkich dźwigów o napędzie hydraulicznym. Do dzisiaj pozostały rurociągi łączące nabrzeże z siłownią. Siłownia dostarczała wodę do instalacji hydraulicznych dźwigów – później zelektryfikowanych – i produkowała energię elektryczną. Mieściła dwie parowe maszyny stojące o mocy 130 KM i jedną leżącą o mocy 100 KM. Później zainstalowano turbinę parową o mocy 670 KM.

W 1902 r. powstały kolejne magazyny, w latach 1907-1910 zbudowano basen zachodni. Nabrzeża sięgnęły długości 3,3 km. Pracowało przy nich 76 dźwigów o nośności od 1 do 5 ton, obsługujących głównie ładunki drobnicowe. Z biegiem lat zmieniał się obraz architektury portowej. Na nabrzeżach pojawiły się budowle przemawiające językiem funkcjonalizmu.



W latach 1926/1927 wzniesiono przy basenie zachodnim ogromny spichlerz wykonany w żelbetowej konstrukcji szkieletowej, na planie 210 x 40 m i powierzchni składowej 46 tys. m². Był to największy obiekt tego typu w Europie. W jego architekturze odnajdujemy cechy modnego wówczas konstruktywizmu. Znakomicie rozwiązano tutaj transport pionowy w postaci zespołu dachowych żurawi przeładunkowych – niestety ten akcent inżynierski budowli jest współcześnie likwidowany. Mosty żurawi poruszały się wzdłuż dachu, natomiast znajdujące się na nich wysięgniki hakowe wzdłuż mostów (w poprzek dachu) umożliwiając obsługę magazynu od strony nabrzeża i ładunku. Czas łaskawiej obszedł się z szeregiem dźwigów półportalowych – służą nadal. Uwagę przyciągają również galerie obiegające kolejne poziomy pięciokondygnacyjnej budowli. Na wszystkich znajdują się tzw. „wykładacze” – ruchome pomosty opuszczane ręcznie na łańcuchach przy pomocy przekładni ślimakowych – tak charakterystyczne dla wielu magazynów portowych.

Później ciężar pracy portu skupił się na nowym nabrzeżu Czechosłowackim, a przeładunki masowe w rozbudowanych basenach Kaszubskim i Górnośląskim.

Dzisiaj Łasztownia straciła na znaczeniu. Jej dawną świetność dokumentują m.in. przywołane wyżej budowle. Znaczą portowy krajobraz prowadząc nas w dzieje techniki i architektury. Plany otwarcia tego kompleksu społeczeństwu od lat nie mogą zyskać zielonego światła. Mówi

się o stworzeniu tutaj centrum komercyjno – kulturalnego i muzealnego. Mówi, a jak na razie to to i owo z zabytkowej substancji ulatnia się w nicość, w morzu słów.

Stanisław Januszewski

Wrocławska Stocznia Rieczna (Zacisze)

Powstała w latach 1928–1930. Uhlemann w „Historisches vom Strom die Oder” pisze, że na km 4,7 Breitenbachfähre (Kanał Nawigacyjny) usytuowana była Państwowa Stocznia Wilhelmsruh i Hafen Schiffsintandsetzung nur für Schiffe der WSW. Jedną z najciekawszych (jeśli nie najciekawszą) powojenną historię nieistniejącej już dziś stoczni opracował piastujący stanowisko jej dyrektora Aleksander Kałamariski.



Do zakończenia II wojny światowej w Breslau przy Koenigsbergerstraße. istniała stocznia pod nazwą „Staatwerft Wilhelmsruhe” zatrudniająca ok. 300 osób.

Na tym terenie, w pobliżu Śluzy Zacisze powstała polska stocznia (przy ulicy Kwidzyńskiej), potocznie zwana stoczną „Zacisze”. Ale oddajmy głos A. Kałamarskiemu. „Na Odrze prawie do końca pierwszego półrocza 1946 w rękach polskich nie znajdowała się ani jedna czynna stocznia. Powojenna działalność wrocławskiej stoczni rozpoczyna się 15 czerwca 1946, kiedy to Departament Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji mianuje kierownikiem zakładu inż. Zbigniewa Kuszewskiego, którego w pionierskiej działalności wspierają Wincenty Piszcz i Jan Soroko. Prace porządkowe można było rozpocząć dopiero po wywakuowaniu z terenu stoczni radzieckiego szpitala zakaźnego. W krótkim czasie oczyszczono basen stoczniowy z wraków, uruchomiono dźwigi, pochylnię i suchy dok. W końcu października 1946 zakończono pierwszy remont barki, co uświetniono

mszą polową i wciągnięciem flagi narodowej na maszt; praktycznie było to uroczyste uruchomienie Stoczni.

Z dniem 01.01.1950 nastąpiła reorganizacja, w wyniku której wyodrębniono stocznnię tworząc osobne przedsiębiorstwo pod nazwą Państwowe Stocznie Rieczne, w skład którego weszła również stocznia Zacisze.

Następna reorganizacja nastąpiła w 1951 roku kiedy to powstało Ministerstwo Żeglugi. Największe 4 stocznie (w tym stocznia Zacisze) zostały powołane jako przedsiębiorstwa samodzielne i tym samym stocznia Zacisze - Wrocławska Stocznia Rieczna stała się największa stocznia Nadodrza. specjalizującą się w budowie nowych jednostek pływających, które w większości były przeznaczone na eksport.

Wrocławska Stocznia Rieczna Zacisze w okresie największego rozkwitu posiadała nabrzeże wyposażeniowe długości 245 m wyposażone w żuraw budowlany (ZB 120, 2 T) i nabrzeże postojowe 220 m. Stocznia posiadała slip poprzeczny obsługiwany przez 11 wózków i 6 udźwi-

gowionych stanowisk lądowych (3500 metrów kwadratowych).. Stocznia posiadała również suchy dok o wymiarach 68 x 14 x 1,1 m pozbawiony stałego wyposażenia dźwigowego, wydział kadłubowni (place i wiata) tworzyły stanowiska obróbki stali i prefabrykacji wyposażone w suwnicę bramową 20,5 t. Stocznia dysponowała również magazynami krytymi, magazynami specjalnymi i placami składowymi o łącznej powierzchni 2120 metrów kwadratowych..

W skład warsztatów wyposażeniowych wchodziła ślusarnia wyposażona w suwnicę belkową, a także malarnia, stolarnia, rurownia, silnikownia wyposażona w suwnicę belkową, kuźnia, wydział obróbki skrawaniem wyposa-

żony w suwnicę belkową i wydział elektryczny. W stoczni do końca 1949 r. wyremontowano ok.160 jednostek pływających, głównie podniesionych z dna Odry.

W 1949 r. rozpoczęto budowę nowych jednostek rzecznych; do 1958 r. zbudowano 78 statków bez własnego napędu, w tym 70 barek (125, 300 i 550 t) i 8 szaland. Ponadto na przełomie lat 1957-1958 zbudowano pierwszy polski pchacz „Mazur” pracujący w zestawie z barkami 125 t.

W ramach rezerw produkcyjnych w latach 1949-1958 Stocznia wykonywała stropnice i wózki kopalniane oraz różne konstrukcje stalowe dla poważnych krajowych inwestycji.



Zwrotnym punktem w produkcji stoczniowej było rozpoczęcie seryjnej budowy 500 - tonowych barek motorowych BM-500 wg projektu wrocławskiego Biura Konstruktoryjnego Taboru Rzeczno (BKTR). Uroczyste wodowanie prototypowej barki miało miejsce 22 listopada 1958 z pochylni Stoczni „Odra” usytuowanej przy ulicy Długiej, a stanowiącej wówczas wydział wchodzący w skład „P.P. Wrocławskie Stocznie Rzeczne”. Zakończenie budowy prototypu miało miejsce na wydziale wyposażeniowym Stoczni „Zacisze”. 21 kwietnia 1959 barka została uroczystie przekazana do eksploatacji Wrocławskiemu armatorowi „Żegluga na Odrze” zapoczątkowując budowę najdłuższej serii w dziejach Stoczni. Do 1969 r. Stocznia wybudowała 135 barek BM-500 dla Ż.n.O. i 15 barek na eksport (w 1964 i 1965 r.) dla armatora C.S.P.L.O. Od kwietnia 1960 Stocznia została podporządkowana Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych.

25 kwietnia 1995 z pochylni zwodowano ostatni kadłub statku w historii WSRz. Był to kadłub barki L 80 m zbudowany dla holenderskiej firmy Grave, wg dokumentacji Klienta. Zawarty w połowie 1994 r. kontrakt – za pośrednictwem Navimor Ship Trading - przerastał ówczesne możliwości produkcyjne Stoczni.

W rezultacie barka opuściła basen Stoczni dopiero 28 kwietnia 1995, tj. z kilkumiesięcznym opóźnieniem.

20 lipca 1995 został złożony wniosek o upadłość Wrocławskiej Stoczni Rzecznej, a 22 września 1995, Sąd ogłosił upadłość Wrocławskiej Stoczni Rzecznej. Od 29.09.95 zarządzanie była Stoczną przejął Syndyk masy upadłościowej. W ostatnim kwartale 1995 r. pracownicy związani z produkcją byli zaangażowani przy remontowanej na pochylni barce BM-500. Dzięki temu ok. 100 pracowników byłej Stoczni 1 stycznia 1996 przeszło do firmy „Odratrans S.A.” (poprzednio „Żegluga na Odrze”), która przejęła w dzierżawę część majątku WSRz w upadłości. Tym sposobem powstał Wydział Produkcyjno-Remontowy Odratrans S. A., Po wykupieniu przez Odratrans S.A. „stoczniowej” części majątku b. WSRz, tj. basenu z nabrzeżem, pochylni, suchego doku, dwóch hal produkcyjnych, motorowni i śrubowni – z dniem 1 listopada 1996 powstała Spółka z o.o. „Odratrans-Stocznia”. Przypomnijmy, że 14 stycznia 2011 roku została ona wykreślona z Krajowego Rejestru Spółek. Tym samym zakończono na Zaciszu produkcję stoczniową. W efekcie zlikwidowano urządzenia pochylni, infrastrukturę właściwą stoczni i zaczęto poszukiwać możliwości jej zbycia innemu podmiotowi.

Janusz Fafara

Ludzie Fundacji

Tomasz Ligęza



mgr inż., ur. 1 stycznia 1964 r. W 1984 ukończył Technikum Mechaniczne w Dzierżonowie, absolwent Wydziału Mechanicznego PWr (1989) - specjalność mechanika stosowana i materiałoznawstwo. W latach 1989-1991, inspektor ds. inwestycji, a następnie specjalista ds. marketingu w Dolnośląskiej Fabryce Krosien w Dzierżonowie. od 1991 przejął od ojca zakład poligraficzny, który od 1993 funkcjonuje pod nazwą „Edytor” Drukarnia-Wydawnictwo – Tomasz Ligęza”.

W 2010 ukończył studia podyplomowe w WSKSiM w specjalności : „Zasady wykorzystywania funduszy unijnych”. W latach 2013-2014 nauczyciel zawodu w ZS i w placówce Kształcenia Zawodowego w Bielawie. Autor serii wydawniczej pt. „Zeszyty historyczno-krajoznawcze”, autor albumu fotograficznego pt. „Dzierżonów nieodkryte miasto”.

W 1995 otrzymał wyróżnienie w Ogólnoświatowym Konkursie Graficznym CorelDraw! za projekt Opako-

wania do modelu samolotu, w 2004 - nagrodę Smoka Biznesu na X Dzierżonowskich Prezentacjach, w 2005 laureat konkursu Starosty Dzierżonowskiego „Gałązka Dębu - zaszczyt i użyteczność”, w 2012 zajął II miejsce w plebiscycie „Sudeckie Kryształły” i zyskał nominację do nagrody gospodarczej „Dolnośląskie Gryfy”, w 2013 otrzymał wyróżnienie w plebiscycie „Sudeckie Kryształły”, w 2014 ponownie uhonorowano go nagrodą Smoka Biznesu na XX Dzierżonowskich Prezentacjach. W 2015

zyskał wyróżnienie „Wzlatująca Sowa” za promocję regionu, w 2010 – medal „Zasłużony dla Dzierżoniowa” i order św. Stanisława za zasługi dla Diecezji Świdnickiej. W 2013 otrzymał Honorową odznakę Sybiraka. Członek założyciel Stowarzyszenia Wielka Sowa – obecnie jego członek honorowy, Prezes Stowarzyszenia na rzecz Odbudowy i Renowacji Zabytkowego Kościoła pw.

św. Jerzego w Dzierżoniowie, członek Rady Przedsiębiorców przy Burmistrzu Dzierżoniowa. Honorowy członek Towarzystwa Miłośników Dzierżoniowa, od 2016 członek Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Jego hobby są historia i lotnictwo.

Stanisław Januszewski

Z cyklu: „skąd się to wzięło”

KBK AK Kałasznikow

W „BITWACH ŻOŁNIERZY WYKŁĘTYCH” („Do Rzeczy”, 44/2016, 31.10. – 06.11.2016 r., str. 53) :

„... sporo też było porzuconej lub zdobytej broni produkcji sowieckiej lub niemieckiej. Od 1945 r. zaczęła ona dominować. Na zdjęciach widzimy często pepesze (PPSz) z magazynkami bębnowymi na 71 naboju oraz lukowymi na 35 naboju. Widzimy partyzantów z niemieckim schmeisserem, czyli MP 40, i podobnym doń, lepszym od pepeszy sowieckim pistoletem maszynowym PPS-43. Znakomitą broń niemiecką znajdowano zwykle na polowiskach. Na fotografiach dostrzec można np.: karabin szturmowy (sturmgewehr) mający zalety zarówno pistoletu maszynowego, jak i karabinu celnego na spore od-

ległości. Przypomina popularnego kałasznikowa, którego zresztą jest pierwowzorem.”

Na powojenną propagandę stalinowską, że wszystko, co najlepsze wymyślili Rosjanie, Polacy ukuli znany, przez lata PRL-u dowcip:

- Kto wynalazł rower ?
- ?
- Oczywiście Rosjanin, u Niemca na strychu.

O czym przypomina
Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Wojciech Śledziński

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