



HISTORIA LOTNICTWA

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 ok. 1000

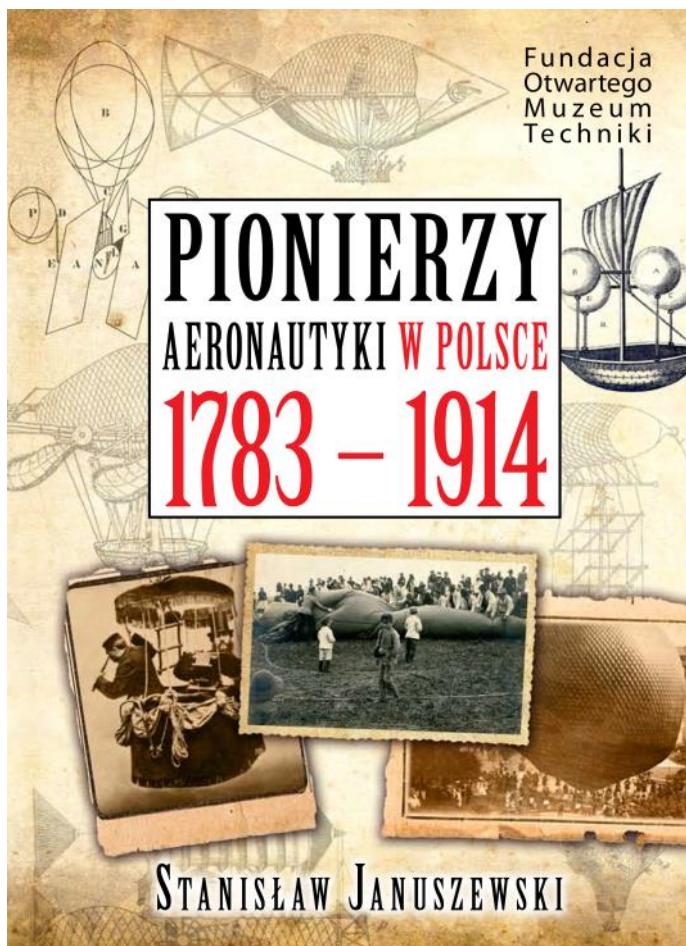
publikacji, w tym ponad 20 książek, redaktorem miesięcznika „Archeologia Przemysłowa”, rzeczoznawcą MKiDN. Obok ochrony zabytków techniki, uwagę skupia na dziejach polskich prac na polu myśli lotniczej okresu pionierskiego, konstrukcjach lotniczych Polaków i ich lotniczych karierach.

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 formą społecznego widowiska.

Krocząc śladem pionierów aeronautyki, od braci Montgolfier przez pierwsze próby przydania aerostatowi możliwości kierowania jego lotem, S. Januszewski przybliży dzieło, z przelotem 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.

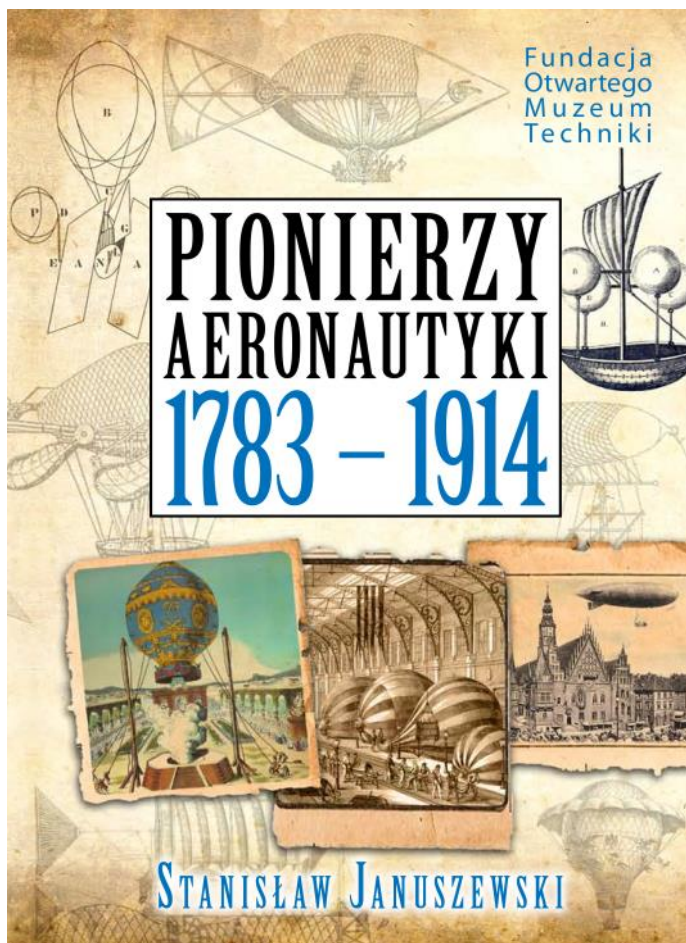
Na drogach rozwoju balonu i jego przekształcania w sterowany statek powietrzny znajdujemy



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



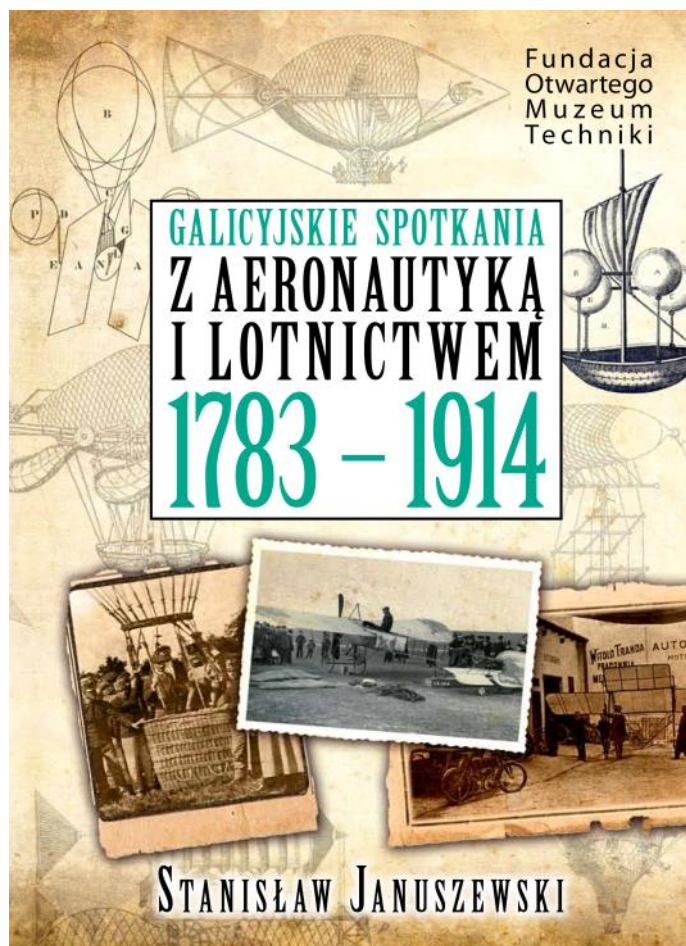
Po raz pierwszy w piśmiennictwie polskim S. Januszewski prezentuje dzieje pokazów balonowych, od XVIII wieku po początek XX stulecia, prowadzonych na terenie Królestwa Polskiego, Wielkiego Księstwa Poznańskiego i Galicji.

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 siłę 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 niezbędną dla rozwoju techniki i gospodarki.

Galicyjskie spotkania z aeronautyką i lotnictwem, 1783 – 1914



Tę pozycję autor poświęcił rozwojowi ruchu lotniczego Galicji, prowadząc ku dziejom jego nurtów znaczonej ideą aerostatu i aerodynamiki, 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, organizacjami 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.

Stefan Drzewiecki. Aerodynamika eksperymentalna

Refleksję teoretyczną łączył Drzewiecki z eksperymentem. Zawsze podkreślał potrzebę weryfikacji wyników obliczeń na drodze doświadczenia, konieczność precyzyjnego określenia wartości współczynników oporu płaszczyzn poruszających się w powietrzu. Wiele czasu spędzał w laboratorium aerodynamicznym Gustave Eiffel'a. Sprawę stworzenia laboratorium aerodynamicznego Drzewiecki poruszał już w 1904 r. w raporcie przedstawionym i dyskutowanym przez Komisję Lotniczą Aeroklubu Francji.

Od lat 80. XIX w. badacze lotu czerpali głównie z doświadczenia, celem zyskania danych pomocnych w wyjaśnieniu zjawiska lotu mechanicznego posługiwali się różnymi metodami. Jedni badali spadek powierzchni z wysokości, inni budowali mniej lub bardziej doskonałe wagi aerodynamiczne. Badania określające wielkość oporu w powietrzu płaszczyzn prowadził m.in. Otto Lilienthal (1848 – 1896), Michaił A. Rykaczew, Mikołaj Egorowicz Żukowski, Octave Chanute (1832 – 1910 i bracia Orville (1871, - 1948) i Wilbur Wright (1867 – 1912), Samuel Pierpont Langley (1834 – 1906)), Frederick William Lanchester (1868 – 1946), Ludwig Prandtl (1875 – 1953), Charles Renard (1847–

1905). W rzędzie wielu badaczy znajdujemy także Polaka – inżyniera technologa Jana Jarkowskiego (1844 – 1902). Jego zainteresowania obok filozofii i kosmologii od końca lat 80. XIX w. obejmowały również problematykę rodzącej się techniki lotniczej. W 1889 r. przeprowadził w Moskwie fundamentalne eksperymenty badając opory i siłę ciągu śmigieł lotniczych, a to w związku z myślą budowy śmigłowca, przez wielu uważanego za optymalny układ statku powietrznego cięższego od powietrza. Potrzebę podjęcia tej pracy tak wyjaśniał w sprawozdaniu publikowanym w 1890 r.: „...rosnące zainteresowanie żegluga powietrzną zwraca naszą uwagę na dokładne zbadanie praw oporu powietrza, teoretyczne formuły określające wielkość oporu środowiska nie dają dostatecznie pewnych wyników w praktyce; oto dlaczego należy wyprowadzić je w oparciu o eksperyment” .

Jan Jarkowski zbudował specjalne stanowisko badawcze (miał po temu możliwości jako dyrektor warsztatów kolejowych), wyposażone w urządzenia samopiszące, rejestrujące na taśmie parametry odnoszące do składowych siły aerodynamicznej śmigła: siły oporu (x) i siły nośnej (y). Pozwalało to na ciągłą weryfikację wyników badań i większą ich

dokładność (współcześni badali tylko jedną ze składowych siły aerodynamicznej). Badając śmigła o różnych wielkościach powierzchni, różnych kątach natarcia, różnych prędkościach obrotowych Jarkowski uzyskał ogromny materiał doświadczalny sięgający 1187 diagramów.

Syntetyzując wyniki swych badań wyprowadził proste, empiryczne formuły matematyczne ujmujące zależności siły nośnej i oporu od kąta natarcia, powierzchni i prędkości obrotowej łopaty śmigła. Zwracając się ku podstawowym problemom rozwoju ówczesnej techniki lotniczej, w nurcie próbującym rozwiązać zadanie lotu dynamicznego przy pomocy wirnika nośnego, zwrócił uwagę na potrzebę rozwiązania dwu zadań, zasadniczych dla przyszłości śmigłowca: opracowania właściwego aerodynamicznie wirnika i rozwiązania technicznego lekkiego silnika. W konkluzji sprawozdania z badań Jan Jarkowski zawarł myśl, cenną dla przyszłości techniki lotniczej: „Wierzę głęboko, że problem żeglugi powietrznej bliski jest współcześnie rozwiązaniu, wierzę, że jego rozwiązanie może nastąpić nie drogą emocji - błyskotliwego odkrycia lecz drogą uporczywej pracy i badań podejmowanych w różnych dziedzinach nauki. Rozwiązanie tego problemu nie stanie się zasługą jednego człowieka, lecz zależeć będzie od współdziałania wielu ludzi reprezentujących różne specjalności” . I rzeczywiście, to właśnie postulat interdyscyplinarności badań, umożliwił na przełomie XIX/XX w. wykształcenie podstawowych pojęć nauki i techniki lotniczej, a wreszcie wyodrębnienie się jej w odrębną dziedzinę wiedzy.

Doświadczenie inżynierskie i zdolności eksperymentatorskie pozwoliły osiągnąć mu rezultaty budzące podziw współczesnych. Wyniki jego badań referował 10.12.1891 r. na posiedzeniu Cesarskiego Wszechrosyjskiego Towarzystwa Technicznego Ewgenij S. Fedorow. Stawiał je na równi z osiągnięciami m.in. Michaiła A. Rykaczewa i Otto Lillienthala, podkreślając przy tym znaczenie badań Jarkowskiego m.in. dla optymalizacji kątów natar-

cia płatów nośnych. Ewgenij S. Fedorow w 1904 r. określił nawet Jarkowskiego Langleya”.

O randze prowadzonych przez Jarkowskiego badań świadczyć może i to, że ich wyniki prezentowano również na IV Międzynarodowym Zjeździe Naukowej Komisji Żeglugi Powietrznej w Sankt mianem rosyjskiego

Petersburgu (16 – 22.08.1904 r.). W sprawozdaniu prezentującym stan lotniczej nauki i techniki rosyjskiej w zakresie badań nad oporem powietrza eksponowano dorobek Michaiła Rykaczewa, Jana Jarkowskiego i Wasilija Kuzniecowa; w zakresie mechaniki lotu aerostatu – Michaiła Pomorcewa i Ewgenija Fedorowa; w zakresie teorii lotu ptaka – Stefana Drzewieckiego i Fiedora Kamieniewa; w zakresie mechaniki lotu samolotu – S. Drzewieckiego, Dmitrija Czernowa, E. S. Fedorowa, Wilhelma Kress'a i Mikołaja Żukowskiego .

27 stycznia 1909 r. Charles Renard rozpoczął bezpłatny kurs aeronautyki na paryskiej Sorbonie. Prowadzony był w każdą środę, także z udziałem Ferbera, Ernesta Archdeacona (1863 – 1950), Louisa Bregueta, Stefana Drzewieckiego i Léona Levavasseur'a (1863 – 1922).

W tym czasie ośmiowykładowy kurs rozpoczął na Uniwersytecie w Lille Louis Breguet. Jego program obejmował: 1 – Lot ptaków; 2 – Opór powietrza i szybowanie; 3 – Wiatr i szybowanie; 4 – Śmigła napędowe; 5 – Śmigła nośne i wiatrakowce; 6 – Mechanikę lotu; 7 – Sterowce; 8 – Samoloty.

Bezpłatny kurs lotnictwa na Uniwersytecie w Bordeaux rozpoczął również prof. fizyki Lucien Marchis (1863 – 1941), znany z tego, że już w 1903 – 1904 r. uruchomił bezpłatny kurs aeronautyki. W tym czasie zajmował się jedynie balonami i sterowcami. Swe wykłady opublikował w tomie “Leçons sur la navigation aérienne (ballons sphériques - aérostation militaire - aérostation scientifique - aéronautique maritime - ballons dirigeables” (1904). Rozpoczął od historii aeronautyki, a następnie szczegółowo opisał techniki lotu i konstrukcję balonów gazowych i sterowców, niemalże nie

wspominając o samolotach. W 1905 roku Charles – Édouard Guillaume (1861 – 1938), przyszły laureat Nagrody Nobla w dziedzinie fizyki (1920), napisał, że jego wykłady stanowiły pierwszą syntezę aeronautyki od czasu niedostępnych dla wszystkich zainteresowanych lekcji prowadzonych dla oficerów armii francuskiej, przez pułkownika Charles'a Renardod lat 80. XIX wieku w laboratorium wojskowym w Chalais – Meudon.



Wykład prof. Marchisa na Sorbonie w lutym 1913

W 1908 r. Marchis ponownie podjął swe wykłady, tym razem na paryskiej Sorbonie (w latach 1910 – 1934 był tam profesorem lotnictwa) uwagę poświęcając też statkom powietrznym cięższym od powietrza. Prowadził je przez kilka lat, pierwsze publikując w „Leçons d'aronautique”, których część pierwsza obejmowała statykę i dynamikę balonów oraz opór powietrza, część druga – aeronautykę, tkaniny, zawory, siatki balonowe oraz lotnictwo: prawa doświadczalne (opór powietrza) ostatnie eksperymenty Gustave'a Eiffla i Ludwiga Prandtla, a część trzecia: doświadczalną dynamikę płynów w odniesieniu do aeronautyki i hydronautyki oraz eksperymentalne badania śmigieł

W czasie swej wizyty w USA na Uniwersytecie w Ann Arbor Lucien Marchis spotkał byłego studenta Sorbony Feliksa Władysława Pawłowskiego, który wcześniej działał na niwie lotnictwa w Polsce, w Rosji i we Francji gdzie asystował Gustawowi Eiffel w jego laboratorium usytuowanym przy wieży jego imienia. W 1910 r. słuchał wykładów Marchisa, po czym wyjechał do USA gdzie podjął pracę na Uni-

wersytecie Michigan. Tutaj ponownie spotkał Marchisa, który w czasie swej wizyty na Uniwersytecie zachęcał wykładowców do uruchomienia kursów lotniczych i podjęcia badań eksperymentalnych na polu aeronautyki i lotnictwa. W efekcie tego spotkania Pawłowski rozpoczął w 1914 r. pierwsze wykłady z zakresu lotnictwa, prowadzone w USA, na amerykańskim Uniwersytecie.

Śladem Francji problematyka lotnicza wkroczyła na wyższe uczelnie Anglii, Niemiec, Austro – Węgier, Rosji. Tam też w kręgu liderów „petersburskiej szkoły lotniczej” rozwijał swą karierę Witold Jarkowski.

Już w końcu XIX stulecia badacze istoty lotu dysponowali całkiem bogatym repertu-arem aparatury badawczej i doświadczalnej, w tym i tunelami aerodynamicznymi, co prawda – z reguły niewielkimi, które z chwilą narodzin samolotu

stały się niewystarczające rosnącym potrzebom badawczym. Potrzeby nauki i rodzącego się przemysłu lotniczego stawiały przed zainteresowanymi rozwojem techniki lotniczej nowe wyzwania. Dotyczyły zwłaszcza rozbudowy bazy doświadczalnej lotnictwa, które mimo wszystko wciąż w znacznym stopniu czerpało z eksperymentu. Nie mogły go zastąpić nauki podstawowe, ani coraz bogatsza literatura przedmiotu. Także samo doświadczenie wymagało adekwatnej potrzebom aparatury.

W 1909 r. Drzewiecki rzucił ideę stworzenia we Francji Instytutu Badawczego – Laboratorium Aerodynamicznego o charakterze międzynarodowym. W broszurze „De la nécessité urgente de créer un laboratoire d'essais aérodynamique, destiné a fournir aux aviateurs les éléments nécessaires a la construction des aeroplanes et de la manière d'organiser ce laboratoire” szeroko uzasadniał potrzebę jego utworzenia i kreślił program prac naukowo – badawczych, zarówno z powierzchniami

nośnymi jak i ze śmigłami, różnymi elementami konstrukcji lotniczych, z modelami samolotów i szybowców. Pisał tutaj, że „samolot dzięki któremu realne jest lotnictwo jest aparatem prostym, ale trudnym do praktycznego wykonania z powodu specjalnych warunków, które nadaje mu ciężar i opór materii, którą dysponujemy. Samolot może funkcjonować tylko spełniając bardzo surowe warunki właściwego powiązania jego elementów. Dzisiaj rozwój samolotu znalazł się na granicy jego możliwości. By go rozwijać trzeba poznać wszystkie warunki pracy jego elementów: powierzchni, śmigieł, silników itd., trzeba rozwijać ekspertyzy i badania”.

Co prawda z ideą takiego tunelu aerodynamicznego Drzewiecki nosił się co najmniej od 1902 roku. 20 marca 1902 r. jego wystąpienia na temat budowy tunelu i aparatury służącej doświadczeniom z zakresu lotnictwa wysłuchała Stała Międzynarodowa Komisja Aeronautyczna .

Komisja powstała we wrześniu 1900 r. na mocy uchwały Drugiego Międzynarodowego Kongresu Aeronautyki odbywającego się w Paryżu przy okazji Wystawy Powszechnej . Pierwsze jej posiedzenie odbyło się 8 grudnia 1900 r. Zgodnie ze swym statutem opublikowanym w 1901 r. Komisja spotykała się kilka razy w roku, a uwagę koncentrowała na umiędzynarodowieniu przepisów dotyczących lotów, licencjonowania cywilnych i wojskowych aeronautów i promowaniu rozwoju żeglugi powietrznej. Pierwotnie liczyła 33 członków, przedstawicieli Austrii, Belgii, Wielkiej Brytanii, Niemiec, Włoch, Rosji, Szwajcarii i USA oraz 10 członków z Francji. Cieszyła się autorytetem w środowiskach lotniczych. Pierwszym jej przewodniczącym został Pierre Janssen, a v-ce prezydentami Étienne Jules Marey (1830 – 1904) i Charles Renard. Wśród jej członków znaleźli się m.in. prof. Nikołaj. Żukowski i Stefan Drzewiecki reprezentujący Rosję, Richard Assmann i Hermann Moedebeck z Niemiec, Franz Hinterstoiser (1863 – 1933) z Austrii, Cosimo Canovetti (1857 – 1932) z Włoch, zaś z Francji m.in. hr. Henry de la Vaulx

(1870–1930), Édouard Surcouf (1862 – 1938), Henri Lachambre (1840 – 1904) i Paul Renard (1854 – 1933). W 1906 r. na kolejnym Międzynarodowym Kongresie Aeronautyki w Mediolanie wiceprzewodniczącymi Komisji zostali Louis Paul Cailletet, Octave Chanute, Stefan Drzewiecki, Charles – Édouard Guillaume, Hugo Hergesell (1859 – 1938) i Henri de la Valette .

W 1906 r. na kolejnym Międzynarodowym Kongresie Aeronautyki w Mediolanie wiceprzewodniczącymi Komisji zostali Louis Paul Cailletet, Octave Chanute, Stefan Drzewiecki, Charles – Édouard Guillaume, Hugo Hergesell (1859 – 1938) i Henri de la Valette.

W 1904 r. projekt budowy laboratorium aerodynamicznego Drzewiecki prezentował władzom Aeroklubu Francji. Jego broszura z 1909 r. stanowiła rozwinięcie propozycji mającej już co najmniej 5-letni rodowód. Tym razem jej idea padła na bardziej przygotowany grunt. Propozycje Drzewieckiego promował m.in. paryski „L’Aerophile”. Wskazywał, że laboratoria działające w Chalais – Meudon i w Conservatoire des Arts et Métiers nie są w stanie sprostać rosnącym potrzebom, możliwości prowadzenia w nich badań są mocno ograniczone, dysponują też ograniczonymi budżetami, nie mówiąc już o tym, że laboratorium w Chalais – Meudon pozostaje w gestii armii i nie może służyć wynalazcom i cywilnym firmom.

Już z chwilą ukazania się broszury Drzewieckiego, w styczniu 1909 r. Zarząd Aeroklubu Francji przyjął wniosek Léona Barthou (1862 – 1934) ministra robót publicznych, później, od 1913 r. premiera Francji, i postanowił substydiować budowę laboratorium aerodynamicznego .

O potrzebie budowy laboratorium aerodynamicznego Drzewiecki mówił też na IV Międzynarodowym Kongresie Lotniczym w Nancy . Kongres miał miejsce od 18 do 24 września 1909 r. Był jedną z imprez towarzyszących Międzynarodowej Wystawie Wschodniej Francji, prowadzonej od maja do listopada 1909 r.

Lotnicza prasa Francji podkreślała, że w Kongresie Lotniczym obok m.in. Prezydenta Kongresu Charles'a Édouard'a Guillaume (1861 – 1938), – dyrektora Międzynarodowego Biura Miar i Wag, późniejszego (1920) laureata Nagrody Nobla, gen. Auguste Édouard'a Hirschauer'a (1857 – 1944) – dowódcy aeronautyki wojskowej Francji, Bronisława Bronisławskiego – profesora Politechniki w Paryżu, oraz pionierów aeronautyki i lotnictwa: Louis'a Bréguet, Joseph Lecornu (1864 – 1931), Adhémar de la Hault (ok. 1870 – 1930) jednym z prominentów Kongresu był również Drzewiecki. Obrady prowadzono w 3 sekcjach: aeronautyki, lotnictwa i prawa lotniczego. Drzewiecki przewodniczył tej drugiej, a wygłaszał też referaty. On i Charles Renard mówili o „laboratoriach aerodynamicznych”, podnosząc potrzebę ich budowy, zaś Drzewiecki i Louis Bréguet o śmigłach lotniczych .

Ożywioną dyskusję wywołały wystąpienia Renarda i Drzewieckiego dotyczące laboratoriów aerodynamicznych. Obaj kładli nacisk na znaczenie eksperymentu naukowego dla rozwoju techniki lotniczej. Wskazywali, że laboratorium takie winno być stacjonarne, a eksperymenty winny być prowadzone w sztucznie wytworzonym prądzie powietrza, którego prędkość można dowolnie zmieniać w zakresie od 3 do niemal 30 m/sekundę i który musi mieć absolutną jednorodność przepływu i prędkości. Wskazywali, że tunel taki musi mieć stosunkowo dużą średnicę, aby umożliwić badanie obiektów w pewnej odległości od ścian tunelu .

Włoski inżynier Guido Castagneris, autor patentów wynalazczych i wielu publikacji lotniczych, jeden z założycieli w 1911 r. Aeroklubu Włoch, nacisk kładł na znaczenie eksperymentu naukowego na ówczesnym etapie rozwoju lotnictwa. Podobnie jak Renard i Drzewiecki przedstawiał różne metody, z różnym powodzeniem stosowane w laboratoriach w celu uzyskania jednorodności przepływu. Opisywał też badania prowadzone w Rzymie w celu określenia oporu różnych ciał. Ciała badano w wydrążonej skorupie, w której powierzchni wywiercono drobne otwory. Z pomocą manometru

różnicowego umieszczonego we wnętrzu można było z absolutną dokładnością określić różnice w ciśnieniu na różnych ciałach i na różnych częściach tego samego ciała. Podnosił, że metoda ta okazała się szczególnie przydatna w badaniach kadłubów statków powietrznych .

Propagując ideę budowy międzynarodowego laboratorium aerodynamicznego Drzewiecki wskazywał, że jego zadaniem będzie badanie powierzchni nośnych i śmigieł. Badanie silników pozostawiał laboratorium mechanicznym.

Wskazywał na potrzebę prowadzenia badań powierzchni o rozmiarach jak najbardziej zbliżonych do naturalnych, poruszających się z realnymi prędkościami. „Powodem jest to – pisał –, że nie jest możliwe przejście od wyników testów na zmniejszonych modelach i przy zmniejszonych prędkościach do wyników, które zostałyby uzyskane przy rzeczywistych powierzchniach, przy rzeczywistych prędkościach” .

Wskazywał przy tym, że badanie śmigieł można by prowadzić na wagach dynamometrycznych zapisujących wartości prędkości ruchu i oporu. „Badania śmigieł prowadzone byłyby na prawdziwych śmigłach obracających się z rzeczywistą liczbą obrotów przy wietrze o tej samej prędkości, przy której musiałyby działać w rzeczywistości. Dane rejestrowane automatycznie przez wagę podawałyby bezpośrednio dwa użyteczne elementy śmigła - pracę wydatkowaną i pracę użyteczną, a w konsekwencji sprawność mechaniczną śmigieł” .

Mówiąc o technologii badania powierzchni nośnych wskazywał, że szeroko wówczas stosowana metoda przemieszczania badanych powierzchni na wadze aerodynamicznej umieszczonej na wagonie kolejowym obarczona jest wieloma wadami. „Niezbędne jest działanie w absolutnie spokojnym powietrzu, ponieważ najmniejszy wiatr zakłóciłby wyniki testów, a bardzo trudno byłoby wziąć pod uwagę wpływ kierunku i intensywności wiatru, które zmieniają się w sposób ciągły. Nawet

gdybyśmy działali w zamkniętej galerii, prawdopodobne jest, że wpływ prądu wytwarzanego przez przejazd samego pociągu byłby odczuwalny i zniekształciłby wyniki testów. Po drugie, należy się obawiać, że wibracje wagonu /.../ zakłócałyby działanie aparatury badawczej. Wreszcie, najbardziej należy się obawiać wpływu przyspieszeń, czasem dodatnich, czasem ujemnych, spowodowanych zmianami prędkości jazdy. Tej niedogodności można by częściowo zaradzić, równoważąc każdą poruszającą się masę inną równą i podlegającą ruchowi w kierunku przeciwnym do pierwszego, ale to znacznie skomplikowałoby aparaturę i sprawiłoby, że eksperymenty byłyby zbyt trudne” .

Stąd Drzewiecki postulował porzucenie tej metody badawczej. Optował za badaniem płaszczyzn nośnych i śmigieł w stałej pozycji w sztucznym prądzie powietrza o pożądanej prędkości.

Podobnie jak wcześniej bracia Wright, Żukowski i Eiffel przyjmował prowadzenie eksperymentów i badań w sztucznie wytworzonym, stałym prądzie powietrza o dowolnie zmienianej prędkości. Naszkicował konstrukcję odpowiedniego tunelu aerodynamicznego. Miała to być rura o średnicy 4 – 5 m, wygięta tak aby tworzyła obwód zamknięty, przez którą wentylatory dmuchałyby powietrze z prędkościami dochodzącymi do 20 – 25 m/sek. Celem zapewnienia równoległości pojedynczych strug powietrza Drzewiecki umieszczał przed wirnikiem wentylatora wzdłużne przegrody dzielące tunel na kanały o przekroju 1,0 x 0,2 m. Proponował budowę tunelu w postaci podziemnej galerii, poziomej, o przekroju eliptycznym, długości 25 – 30 m, przechodzącej na obu końcach w łuki paraboliczne o przekroju kołowym. Galeria powrotna, podobna w konstrukcji, była pochylona i służyć mogła do badania modeli wystawionych na prądy wznoszące od 1 do 10o.

Gdy Drzewiecki występował z apelem o stworzenie laboratorium, kreślił jego kształt, wyposażenie instrumentalne i program badań, doceniano już znaczenie prac teoretyczno – eksperymentalnych z

zakresu aerodynamiki. Pierwsze badania aerodynamiczne prowadzono we Francji od początku lat 90. XIX w. korzystając z wieży Eiffla. U jej stóp usytuował swe laboratorium Gustaw Eiffel, w którym w 1909 r. zbudował tunel aerodynamiczny. Badał tutaj profile lotnicze, ale także konstrukcje mostów i budowli. Gdy lotnictwo poczęło święcić pierwsze tryumfy rozwój konstrukcji lotniczej wymagał oparcia prac projektowych na solidnych podstawach nauki i techniki. Badania nad oporem ciał w powietrzu zyskiwały walor użyteczny, coraz częściej odwoływali się do nich konstruktorzy statków powietrznych. Nic też dziwnego, że inicjatywę Drzewieckiego podjęto.

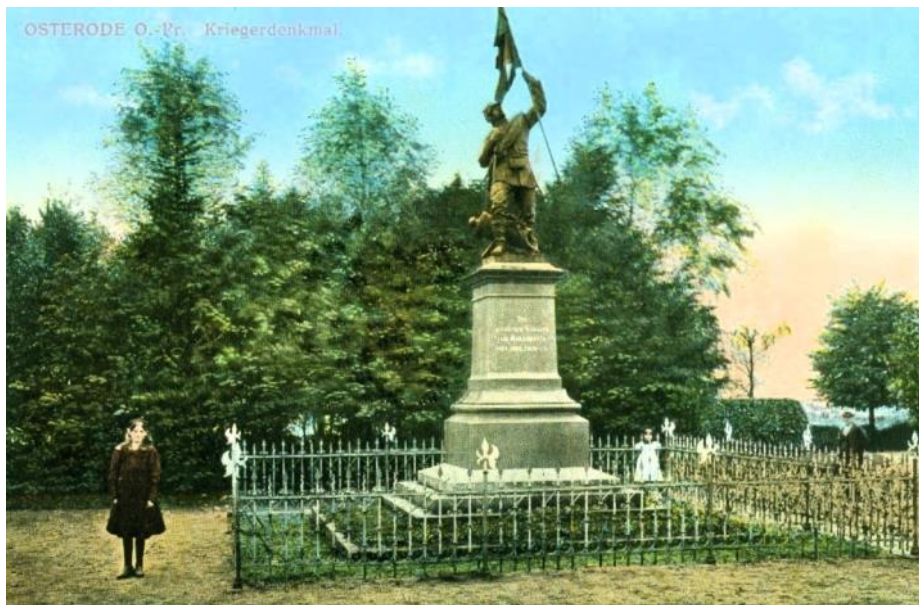
Z początkiem 1909 r. Aeroklub Francji ogłosił pierwszą listę darczyńców budowy laboratorium aerodynamicznego. Znaleźli się na niej m.in. Louis Barthou – minister robót publicznych Francji (100 Fr), Louis Paul Cailletet (1832 – 1913), fizyk, który jako pierwszy skroplił dwutlenek węgla, wodór i tlen, w latach 1905 – 1913 prezes Aeroklubu Francji (500 fr), Henry de la Vaulx – v-ce prezydent Aeroklubu Francji (50 fr) i Stefan Drzewiecki, który ofiarował 1000 Franków .

Drzewiecki zdawał sobie sprawę z kosztów realizacji proponowanego laboratorium aerodynamicznego. Stąd proponował aby jego budowa stała się zadaniem międzynarodowym, tym bardziej, że ekonomiczny, polityczny, społeczny i ogólnie cywilizacyjny wpływ nie może budzić wątpliwości . Pozwoliłoby lotnictwu w jego wczesnej fazie rozwoju osiągnięcie doskonałości, tak w konstrukcji płatowca jak i jego śmigieł, co też wystarczająco uzasadnia potrzebę jego powstania.

Wkrótce, 8 lipca 1911 r., w Saint Cyr pod Wersalem powstał Instytut Aerodynamiczny. Zastosowano tam wagę aerodynamiczną, której projekt opracował Stefan Drzewiecki, przyrząd służący do pomiaru sił, które działają na dany obiekt, a który umieszczony był w strumieniu powietrza tunelu aerodynamicznego.

Stanisław Januszewski

Ostródzki Pomnik Tadeusza Kościuszki



Pomnik wojownika sprzed 1914 r.

Popiersie Naczelnika Tadeusza Kościuszki odsłonięto w Ostródzie przy ul. Mickiewicza, naprzeciw pokrzyżackiego zamku, w 1947 roku, a więc w 130. rocznicę śmierci bohatera walk o niepodległość Stanów Zjednoczonych Ameryki i przywódcy pierwszego polskiego powstania narodowego, zwanego insurekcją kościuszkowską. Ów pomnik jest najstarszym powojennym dziełem rzeźbiarskim i ma ciekawą historię.

Do 1945 roku w tym miejscu i na tym samym cokole z ciemnego sjenitu stał (od 10 maja 1896 r.) dwumetrowy posąg z brązu przedstawiający żołnierza frontowego (w mundurze podoficera 3. Wschodniopruskiego Pułku Grenadierów nr 4), śmiertelnie rannego, który mimo to wysoko unosi sztandar nad sobą. U jego stóp leżała roztrzaskana lufa armatnia, pęknięte koło lawety i francuski hełm kirasjera. Na postumencie znajdował się napis: Poległym żołnierzom/Ku pamięci/ 1864. 1866. 1870-71. Był to bowiem pomnik poległych żołnierzy (Kriegerdenkmal) w wojnach: prusko-duńskiej, prusko-austriackiej i francusko-pruskiej. Twórcą rzeźby był Ernst Habs z Charlottenburga (obecnie dzielnica Berlina). Koszt pomnika wyniósł w sumie

7800 ówczesnych niemieckich marek.

Z oczywistych względów niemiecki pomnik nie mógł być trwałym elementem w krajobrazie miasta, gdy po zakończeniu II wojny światowej osiedlili się w nim Polacy. W tym miejscu trzeba dodać, że najbardziej zwartą i kreatywną grupą w powojennej Ostródzie byli kolejarze, których w liczbie około stu osób wysłano z Warszawy, Pruszkowa i Piaseczna do Osterode w Prusach Wschodnich już w marcu 1945

roku, w celu przejęcia wężła kolejowego i warsztatów naprawczych od radzieckiej komendantury wojennej.

Godzi się podkreślić, że już w 1946 r. w środowisku pracowników zakładów kolejowych powstała idea zbudowania pomnika Tadeusza Kościuszki. Jednak brak możliwości technicznych do wykonania odlewu spowodował przesunięcie terminu odsłonięcia pomnika na jesień 1947 r. Wówczas osoba naczelnika powstania 1794 roku była niebudzącym kontrowersji symbolem wolności i takim niewątpliwie pozostała do dziś.

Inicjatywę załogi późniejszych Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowych (ZNTK) zaakceptowały władze, które zdecydowały także, że pomnik zostanie wykonany w tych zakładach. Projekt popiersia Kościuszki w glinie wykonał ówczesny kierownik malarni i plastyk z zamiłowania Józef Zboromiński, który sprawował jednocześnie „nadzór artystyczny” nad całością prac. Umiejętności wymienionego powyżej zostały później należycie docenione, ponieważ został scenografem Teatru im. Stefana Jaracza w Olsztynie.



Pomnik T. Kościuszki - 2011 r. fot. R. Kowalski

Legenda głosi, iż wśród mężczyzn kierownik Zboromiński nie mógł znaleźć dobrego modelu, przeto osobą pozującą ponoć była pewna spawaczka wywodząca się z Wilna, bo miała dobry profil. Formę drewnianą wykonał Adam Ostrowski, zaś odlew Stanisław Klimek wspólnie z innymi pracownikami kuźni. Odlewu dokonywano trzykrotnie, ponieważ dwa razy forma ulegała uszkodzeniu. Ciekawostką jest, że biust Kościuszki odlano z aluminium, a kolor brązowy zawdzięcza farbie. Wykończenia odlewu podjął się z powodzeniem Józef Ciunelis. Pomnik sfinansowało koło Związku Zawodowego Kolejarzy (ZZK) z pieniędzy uzyskanych z organizowanych zabaw tanecznych i innych imprez. Po wykonaniu rzeźby, jak wspomina jeden z ostródzkich pionierów, kolejarze mieli przenieść ją z zakładów do parku przy ówczesnym starostwie (obecnie Urząd Miejski) na prowizorycznej platformie dźwiganej na własnych ramionach, a następnie zamontować na cokole. Pozostało jeszcze zakryć niemiecki napis na podstawie pomnika: Poległym żołnierzom/Ku pamięci/ 1864. 1866. 1870-71. tablicą z napisem w języku polskim:

WODZOWI LUDU / TADEUSZOWI KOŚCIUSZCE/
PRACOWNICY P.K.P. W OSTRÓDZIE.

Uroczystość zdjęcia zastłony z „nowego” pomnika rozpoczęła się 26 października 1947 roku około godz. 11.00. Pierwszym mówcą był prezes ostródzkiego koła ZZK Edmund Szporoko, który przybliżył zebranim mieszkańcom Ostródy, w tym licznie zgromadzonej młodzieży szkolnej oraz żołnierzom miejscowego garnizonu „zasługi Kościuszki jako wodza ludu i wielkiego demokraty”. Potem odczytano akt erekcyjny i odegrano mazurek Dąbrowskiego, przy dźwiękach którego pomnik odstonił przedstawiciel zarządu głównego i okręgowego ZZK Ponichtera. Następnie kolejno przemawiali: w imieniu wojewody olsztyńskiego naczelnik Wydziału Społeczno- Politycznego Urzędu Wojewódzkiego Wiktor Jeżewski, naczelnik Polskich Kolei Państwowych (PKP) Leon Kotowski, wymieniony wcześniej Ponichtera, starosta powiatowy Feliks Kapes, płk Wojska Polskiego Wilhelm Weber i jako ostatni Sergiusz Sahajda w imieniu Polskiej Partii Robotniczej.

Ponadto wystąpił chór gimnazjalny oraz deklamowali wiersze: uczennica IV klasy gimnazjum Zabłocka i uczeń Mackiewicz. Później odśpiewano „Rotę” (słowa Maria Konopnicka, muzyka Feliks Nowowiejski) przy akompaniamencie kolejowej orkiestry. Na zakończenie licznie zgromadzeni ostródzianie oklaskiwali defiladę żołnierzy 53. Pułku Piechoty, który stacjonował w „Czerwonych Koszarach”. W godzinach popołudniowych zaś odbyło się przyjęcie zaproszonych gości i kolejarzy w sali ZZK.

Od ponad 70 lat ostródzki pomnik Tadeusza Kościuszki jest świadkiem różnych uroczystości państwowych i wojskowych. Przez wiele dziesięcioleci przechodziły przed nim pochody pierwszomajowe. Czasami, jak to bywało na początku lat 50. zeszłego wieku, trybuna przesłaniała pomnik. Po przywróceniu świąt: 3 Maja i Niepodległości na stopniach pomnika „Najwyższego Naczelnika Siły Zbrojnej Narodowej” zawsze piętrzą się wieńce i wiązanki kwiatów.

Ryszard Kowalski (Ostróda)

Zbiornik Międzygórze i inne zbiorniki suche, 2024

„Rzeka Wilczka przelewa się przez tamę w Międzygórzu. Woda płynie górą zapory – nie ma na razie informacji o tym, by zagrożona była kon-

trów sześciennych wody w pierwszej, kluczowej fazie wezbrania. Ostrzegł przed napływem jeszcze większej wody z potoku Wilczka w dół, w kierunku Wilkanowa i – dalej: Bystrzyca Kłodzkiej i Kłodzka.



Tama w Międzygórzu zaczęła przelewać od góry 14.09.2024 r. późnym wieczorem.

strukcja obiektu. Pracownicy sterówki obiektu zostali ewakuowani wraz z mieszkańcami budynku zlokalizowanego u podnóża zapory tuż przy korycie potoku Wilczka” – przekazał Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. Służby apelują, aby nie zbliżać się do zapór i stosować się do poleceń służb ratowniczych i pracowników sztabów zarządzania kryzysowego. (...) Wszystkie urządzenia obiektów – upusty denne, środkowe i powierzchniowe – przepuszczają teraz maksymalne pojemności wody, ale obsługa techniczna zbiorników utraciła już możliwość ich kontrolowania” – wyjaśniają Wody Polskie.”

Zbiornik Międzygórze jest jednym z wielu suchych zbiorników przeciwpowodziowych, który spełnił swoje zadanie. Zretencjonował ponad milion me-

„W Sudetach na obszarze województwa opolskiego i dolnośląskiego [tego typu objekty] budowane były w latach 1905–1929 na dopływach rzeki Odry. Po wielkiej powodzi w 1897 roku, podjęto prace związane z zagospodarowaniem rzek i potoków w Sudetach, które w tym czasie należały do Prus. Projekt zawierał budowę zapór przeciw rumowiskowych, regulację stopniową potoków i budowę różnych zbiorników wodnych (wielofunkcyjnych i przeciwpowodziowych) oraz suchych zbiorników. Prace rozpoczęły się w 1901 roku.”



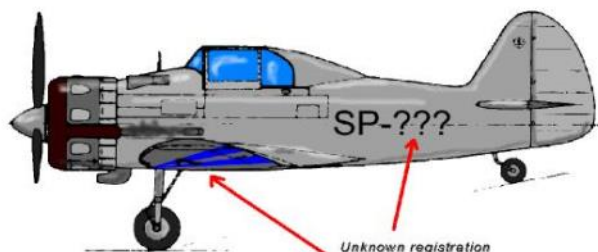
Ostatni odczyt stanu wody na zaporze.

Od tamtego czasu zbiornik w Międzygórzu przechodził kilka znaczących wezbrań powodziowych, ale i remontów kapitalnych i wielu bieżących. Powinien wytrzymać i to wezbranie.

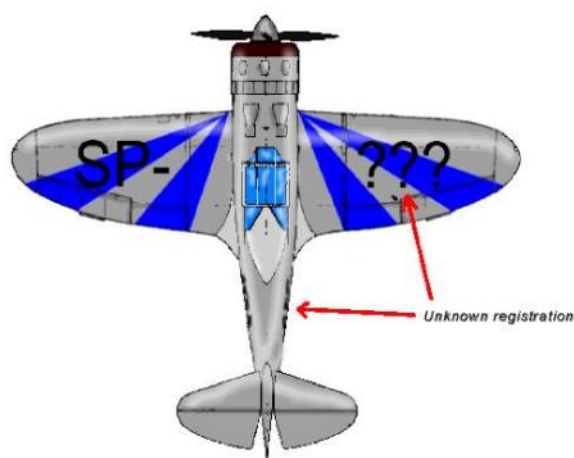
Ryszard Majewicz

Paryski Jastrząb? Samolot myśliwski PZL P.50 Jastrząb z 1939 r.

PZL P.50/1 'Jastrząb'



Strange 'civilian' painting of P.50/1 (P.50/1 ?) seen in PZL factory in 1938/39. SOURCE: 'Przegląd Lotniczy'



Polskie lotnictwo myśliwskie z końca lat 30. kojarzy nam się głównie ze słynnym P.11.

W 1939 r. ten samolot był już przestarzały, lecz zakłady PZL miały już opracowanych kilka nowszych projektów, a nawet prototypy myśliwca P.50 Jastrząb.

W niniejszym materiale chciałbym zaprezentować rysunki tego samolotu, które wykonałem około 2000 r. na ówczesnych programach graficznych. Przedstawiają one prototyp P.50 w prawdopodobnym malowaniu w biało-niebieskie pasy, które zostało opisane w „Przeglądzie Lotniczym PLAR” nr 12/1999 (s. 17). Bohdan Papierski, autor listu opublikowanego w tym czasopiśmie utrzymuje, że Jastrząb w takim malowaniu znajdował się w 1939 r. w zakładach PZL w Warszawie:

„Jak był malowany Jastrząb?

Mój ojciec kpt. Michał Papierski w latach 1938-39 był Szefem Bezpieczeństwa Państwowych Zakładów

Lotniczych na Okęciu – Paluchu i miał tam służbowe mieszkanie. Z tej racji jako 12-letni chłopak mogłem kręcić się codziennie po terenie Zakładów.

W lipcu i sierpniu 1939 r. spędziłem tam całą wakacje i pewnego dnia zauważyłem nowo odmalowany samolot PZL-50 Jastrząb. Prawie codziennie mogłem do niego wsiadać i bawić się w pilota. Doskonale pamiętam malowanie tego samolotu. Oczywiście nie pamiętam rejestracji, ale na pewno była cywilna – gdyby były szachownice na pewno bym zapamiętał. Możliwe, że był to egzemplarz, który wcześniej demonstrowano w czasie wizyty min. Ciano, a przemalowano go na jakieś wystawy lub jako malowanie ofertowe.

Jak dotychczas w żadnych materiałach nie znalazłem wzmianki o takim malowaniu. Myślę, że warto by pasjonaci skupieni wokół „Wrakowiska”, którzy interesują się historią lotnictwa, zwłaszcza polskiego, dowiedzieli się, że takie piękne malowanie – zgoła nie wojskowe – Jastrząb nosił przed samym wybuchem wojny.

Bohdan Papierski, Warszawa” („Przegląd Lotniczy PLAR” nr 12/1999, s. 17).

Nawet dziś w XXI w. nie wiadomo w jakim celu



naniesiono taki efektowny schemat malowania, ani jakie znaki cywilne nosił ten samolot. Nie mamy nawet pewności czy aby na pewno był to P.50 Jastrząb, choć jest to bardzo prawdopodobne. Sławomir Pomikły z Bełchatowa zaproponował ciekawą hipotezę, że mógł to być egzemplarz Jastrzębia przygotowany na Salon Lotniczy w Paryżu. Jest to bardzo prawdopodobne. S. Pomikły opublikował zdjęcie swojego modelu tego samolotu ze znakami SP-JAU, choć są one domniemane. Wspomniany artykuł z PLAR 12/1999 zawierał rysunek tego samolotu wykonany na podstawie zez-

nać ojca autora także z domniemanymi znakami SP-BXY.

<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2317/126/PZL-50-PZL-53-Jastrzab2>

Być może kiedyś dowiemy się czegoś nowego na temat tego samolotu. Kilkanaście lat temu zaskoczyła nas informacja o przypadkowym odkryciu nieznanych dotąd zdjęć drugiego prototypu P.50/II Jastrząb, więc może i tym razem z czasem coś się odnajdzie...

Jakub Marszałkiewicz

WYDARZENIA

18 maja 2024 - Dzień Odry 2024 we Wrocławiu



Początek maja we Wrocławiu związany jest z rozpoczęciem sezonu żeglarskiego. Od kilku lat Wydział Kultury i Promocji miasta Wrocławia prowadzi na Wybrzeżu Xawerego Dunikowskiego festyn mający na celu zaznajomienie społeczeństwa z tematyką odrzańską i organizacjami z nią związanymi. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, prowadząca Muzeum Odry została tradycyjnie na niego zaproszona. Kierownikiem i koordynatorem tegorocznego stoiska był Karol Wasilewski, wspomagany przez Stanisława Januszewskiego, Jacka Króla, Macieja Lasotę, Grzegorza Szerszenia i Marcina Wrześnińskiego. Transport eksponatów, jak

w latach ubiegłych wykonany został drogą wodną – przy użyciu łodzi motorowej. Największe zainteresowanie zwiedzających budził działający telegraf maszynowy zainstalowany na ekspozytorze wykonanym przez Karola Wasilewskiego. Stoisko Fundacji umieszczone zostało między Technikum Żegluga we Wrocławiu a Wodną Służbą Ratowniczą. Lokalizacja ta zapewniła duży udział młodzieży zwabionej kolorowymi kombinezonami ratowników, a także mundurami uczniów Technikum. Atrakcją spotkania stanowił pchacz typu

Bizon, element statku szkolnego Westerplatte II, który po kompleksowym remoncie służy rejsom szkolnym technikum. O statku tym opowiadał zainteresowanym kpt. Paweł Borowski, dawny kierownik jednostki i Inspektor Żegluga Śródlądowej. Na stoisku tradycyjnie prezentowaliśmy wydawnictwa, oraz ofertę edukacyjną Fundacji, a także prowadziliśmy prezentację plansz wystawy „Statek domem, żegluga matką”, doskonale oddających klimat dawnej żegluga na Odrze. Zapraszaliśmy również przechodniów do odwiedzenia Muzeum Odry w ramach wrocławskiej Nocy Muzeów.



Z CYKLU: SKĄD SIĘ TO WZIĘŁO?

Spadek zaufania do zawodu leśnika

„W 2014 r. Lasy Państwowe odnotowały największy wzrost zaufania wśród instytucji publicznych - wynika z badań przeprowadzonych przez PBS, które pokazują, że obecnie LP ma aż 81 proc. pozytywnych ocen. To niemal tyle samo, co zwykle w badaniach otrzymuje straż pożarna (84 proc.). Dla porównania wskaźniki zaufania innych badanych instytucji wyniosły odpowiednio: wojsko – 64 proc., prezydent – 33 proc., policja – 29 proc. Warto dodać, że jeszcze dwa lata temu nasz kapitał zaufania wynosił znacznie mniej, bo 63 proc. Ocena uczciwości zawodu leśnika jest niezmiennie na wysokim poziomie – 82 proc. I aż 86 proc. Polaków uważa również, że leśnicy są uczciwi. Dla dziewięciu na dziesięciu pytanych leśnicy są osobami kompetentnymi. Systematycznie również rośnie świadomość dostępności lasów w naszym kraju (87 proc.). Za wielki sukces całego środowiska leśników można uznać fakt, że polskie lasy uważa za niedostępne jedynie 3 proc. badanych (tyle, ile wynosi błąd statystyczny). Rozpoznawalność logo LP osiągnęła poziom

60 proc. 63 proc. respondentów wskazało Lasy Państwowe jako instytucję zarządzającą lasami Skarbu Państwa (wzrost o 13 pkt proc. w stosunku do 2012 r.).”

„W dniach 15–31 maja 2023 r., badanie, przeprowadzone przez Instytut Finansów we współpracy z agencją badawczą Grupa BST Sp. z o.o. na reprezentatywnej próbie społeczeństwa polskiego w wieku 18+, przyniosło wiedzę na ten temat zaufania Polaków w życiu prywatnym i zawodowym, w tym do wybranych grup zawodowych. Z badania wynika, że zawody o najwyższym społecznym zaufaniu w Polsce w maju 2023 r. to lekarze, którym ufa 72 proc. dorosłych Polaków, i pielęgniarki, którym ufa 71 proc. społeczeństwa. Na kolejnym miejscu zawodów cieszących się w Polsce zaufaniem społecznym znajdują się następujące grupy zawodowe: strażacy (68 proc. ufających), rolnicy (66 proc. ufających), nauczyciele (65 proc. ufających), żołnierze (63 proc. ufających), naukowcy (62 proc. ufających) i psychologowie (61 proc. ufających). Na kolejnych miejscach zaufania społecznego znaleźli się: policjanci (58 proc. ufających), strażnicy graniczni (56 proc. ufających) i przedsiębiorcy (56 proc. ufających). Autorzy badania podają, że grupą zawodową o najniższym społecznym zaufaniu w Polsce w przeprowadzonym badaniu okazali się dziennikarze, którym ufa 32 proc. respondentów, a 43 proc. wyraża nieufność wobec tej grupy zawodowej.”

Lista nie ujmuje zawodu leśnika.

12 stycznia 2024 r., w „Liście do Leśników” adresowanym do wszystkich pracowników Dyrektor Generalny Lasów Państwowych napisał – min – że: „Razem, jako społeczność leśników, mamy szansę (...) odbudować zaufanie społeczne do naszej grupy zawodowej.”

A 24 stycznia 2024 r., w „Informacji do Pracowników Lasów Państwowych” napisał – min – że: „Każdy z nas jest odpowiedzialny za to, by Lasy Państwowe stały się instytucją budzącą społeczne zaufanie.”

W podobnej narracji zwracali się do podległych pracowników nowo mianowani dyrektorzy regionalni. Przykład z 02 lutego 2024 r.: „Ostatnie lata to niezrozumienie w społecznym postrzeganiu naszej pracy i naszej organizacji. Przed nami wielkie zadanie i ciężka praca by odzyskać to wielkie społeczne zaufanie, którym jeszcze niedawno Lasy Państwowe się cieszyły. Jesteśmy wszyscy razem za to odpowiedzialni. Proszę każdego z Was) (każdego z nas) o maksymalny wysiłek, zaangażowanie i inwencję w szukaniu i realizacji rozwiązań, które pozwolą Lasom Państwowym znów stać się instytucją budzącą społeczne zaufanie.”

Co przez tę dekadę się stało?!

Głównym winowajcą spadku zaufania do zawodu leśnika w ostatnim dziesięcioleciu jest zmasowany hejt, czyli kłamstwa łatwo i szybko roznoszone do „klikających” w „sieci”. Najczęściej przez ekologów oraz tych dziennikarzy, którzy otrzymali ostatnio 32 proc. zaufania respondentów, ale też 43 proc. nieufności. Najbardziej nośne, to nadmierna wycinka drzew. Wg Jacka Liziewicza „aktywiści przyznali, kto wymyślił narrację o masowych wycinkach drzew w Polsce. Okazało się, że całą narrację, którą organizacje teoretycznie pozarządowe powtarzają od lat, wymyślili... politycy anti-PiS, w tym... Donald Tusk. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze w partnerstwie z Fundacją Las Naturalny rozpoczęła projekt (...) pod nazwą »Centrum wsparcia dla lokalnych leśnych grup strażniczych«” – czytamy w sprawozdaniu merytorycznym fundacji. Do zadań tych lokalnych grup należało m.in. kwestionowanie i wchodzenie w konflikt związany z planami urządzania lasu. Przewodniczącym rady fundacji i jednocześnie jedną z głównych twarzy jest były krakowski przedsiębiorca Antoni Kostka. W ostatnich latach był on etatowym

komentatorem obecnie prorządowych mediów, które jeszcze niedawno walczyły z rządem Prawa i Sprawiedliwości. Jest też aktywnym uczestnikiem mediów społecznościowych, gdzie prawie wyłącznie atakuje Lasy Państwowe. Najczęściej z pozycji ideologicznych. Na spotkaniach, które pod koniec 2022 r. partie opozycyjne wówczas organizowały obecny premier, mówiąc, że takie hasła zapisuje się w prosty sposób: „Jeżeli państwo uważacie, że 17,56 proc., to ja z takim postulatem nie pójdę do wyborów. To musi być równa liczba”. I musicie zrozumieć, że hasła polityczne w taki sposób się konstruuje, że one wyznaczają ogólny kierunek. W wyniku tego procesu możemy dojść do 17 proc., a możemy do 21 proc. To nie ma znaczenia. Nikt nas z tego nie będzie rozliczał po pięciu latach. Wyznaczamy kierunek, w którym idziemy. Tak samo pamiętam doskonale rozmowę z niektórymi politykami, którym tłumaczyliśmy, że nie można napisać, że wyłączymy coś z wycinek. Co to oznacza? To jest zupełnie nefachowe hasło, takiego pojęcia nie ma. Co to ma oznaczać? Wycinki to wylesianie, a w Polsce wylesianie nie następuje. Patrzyli na nas i mówią: „Nie. To musi być jedno słowo”. No to my powiedzieliśmy ok. To będzie jedno słowo. I tak zostały te „wycinki” – usłyszeliśmy na konferencji na SGGW, w której brały udział tłumy leśników.”

Zmasowany hejt, czyli kłamstwa łatwo i szybko roznoszone po „sieci” trafiały na podatny grunt. Grunt lenistwa budowniczych indywidualnych domów jednorodzinnych w pobliżu terenów leśnych. Mało kto uczestniczy w konsultacjach społecznych, a tym bardziej sprawdza, co przewidują już skonsultowane i zatwierdzone na szczeblu centralnym plany urządzania pobliskich lasów. Gdy – zgodnie z zatwierdzonym planem - pobliski las jest wycinany – wtedy przyszli mieszkańcy uzyskują wrażenie, że jest to wycinka nadmierna. Z drugiej strony – informacje o planowych, pozytywnych i odpowiedzialnych działaniach leśników nie trafiają do szerokiej rzeszy Społeczeństwa. Wykonywanie powierzonych obowiązków zgodnie z prawem nie jest informacją nośną, interesującą. Hejt (szczególnie zorganizowany odgórnie) nią jest. Teraz, obecni dyrektorzy całą odpowiedzialność za utracone zaufanie zrzucają na Wszystkich Leśników.

Prezes Fundacji Otwartego Muzeum Techniki zwykł mawiać, że każda władza najpierw generuje *problemy aby później je rozwiązywać. Wprawdzie to powiedzenie odnosiło się głównie do władzy okresu „słusznie minionego” ale tu zostało przez obecną władzę „trzynastego grudnia” zastosowane z pełną premedytacją. Celem jest – kolejno: umniejszenie rangi tej dobrze działającej instytucji, zmniejszanie dochodów Jej jak i całej Branży drzewnej, zwolnienia pojedyncze oraz grupowe kilku tysięcy osób, zmianę obowiązującej ustawy o lasach, prywatyzację lasów Skarbu Państwa, zakaz korzystania z lasów, w końcu wyprzedaż i wyeksploatowanie/zniszczenie (nie chronionych) lasów. Chronione zostaną zniszczone w drugiej kolejności, gdyż nie będzie skąd brać środków na ich ochronę.*

Co więc należało by zrobić aby „by odzyskać to wielkie społeczne zaufanie, którym jeszcze niedawno Lasy Państwowe się cieszyły” ?

Przede wszystkim nie szkodzić! Co podpowiada i o co apeluje do Wszystkich.

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, Aśmet Sp. K., Sp. z o.o., Piastów, PPUH Lemet, Branice,
Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.