



AKTUALNOŚCI

Kolekcje z pasji powstałe

W ostatnią sobotę lutego, pomimo zimna, udało się nam zorganizować pierwsze w tym roku zajęcia terenowe FOMT prowadzone w ramach Międzynarodowego Studium Archeologii Przemysłowej. Dzięki uprzejmości właściciela Pana Tadeusza Kołacza, nasza grupa wrocławsko-opolsko-świdnicka została przez Niego oprowadzona po niefunkcjonującym z powodu obostrzeń covidowych Muzeum Powozów w Galowicach.



Kolekcja mieści się w przepięknym, szachulcowym spichlerzu z pierwszej połowy XVIII wieku. Według opowieści Pana Tadeusza jest ostatnim ocalałym na Dolnym Śląsku tak dużym drewnianym obiektem gospodarczym.

Przy wejściu na teren obiektu widać relikty torów kolejki wąskotorowej, która w latach 20-tych XX w. komunikowała wewnętrznie obiekty gospodarcze folwarku i pól

oraz prowadziła do nieistniejącej od II Wojny Światowej cukrowni w Żórawinie.

Ekspozycja zajmuje parter i dwa piętra spichlerza. Podziwialiśmy kilkadziesiąt kołowych pojazdów konnych, w doskonałym stanie, o bardzo różnym przeznaczeniu: od pojazdów codziennego użytku, gospodarczych, poprzez transportowo-komunikacyjne do pojazdów typowo re-



kreacyjnych i militarnych z wielu krajów Europy. Zbiór uzupełnia kilkanaście sań oraz mnóstwo przedmiotów związanych z końmi, ich wykorzystaniem, otoczeniem oraz rzemiosłami z hodowlą koni i budowa powozów związanych. O każdym pojeździe bądź przedmiocie z kolekcji, o uprzężach końskich, dr Tadeusz Kołacz, będący pasjonatem końskich zaprzęgów i powozów, o ogromnej przy tym wiedzy, potrafił zajmująco opowiedzieć.

Ekspozycją, która nie zmieściła się w spichlerzu i ma osobne pomieszczenie jest wielki, przeszklony, ozdobny karawan.

Obejrzeliśmy również pojazdy, które są współcześnie wykorzystywane przez Właściciela do jazdy, pokazów i zawodów w powożeniu tradycyjnym. Ciekawostką była wizyta w pracowni Pana Kołacza, gdzie osobiście zajmuje się restaurowaniem powozów. Wykonuje również bity służyce do powożenia, które oprócz specjalnego wykonania wymagają wiedzy i umiejętności posługiwania się nimi.

Będąc pod ogromnym wrażeniem Miejsca i jego Twórcy, pożegnawszy się z Nim, ruszyliśmy do drugiego zaplanowanego miejsca – do Muzeum Motoryzacji w Zamku Topacz.

Obejrzeliśmy tam bardzo zgrabnie przygotowaną prezentację multimedialną o historii motoryzacji na świecie i w Polsce pt. „Kamienie milowe motoryzacji”, bogate zbiory odrestaurowanych pojazdów oraz wystawę „Skąd się wzięła Syrenka” o samochodach dwusuwowych. Szkoda, że nie było „żywego” przewodnika oprowadzającego po wystawach. Najwięcej wspomnień wywołały pojazdy, z którymi niektórzy uczestnicy wycieczki rozpoczęli przygodę z motoryzacją, czyli Maluchy, Duże Fiaty, Mikrus, Warszawa. Z nostalgią, bądź młodsi z niedowierzaniem, oglądaliśmy saturator wózkowy – źródło tzw. „gruźliczanki”. A dalekie, nawet zagraniczne, podróże Maluchem nawet wśród tych, którzy to przeżyli rodziły pytanie: „jak myśmy się tam zmieścili i jeszcze z bagażem?”

Jacek Król

Śladami braci Warchałowskich

Z początkiem maja 2021 r. dostępna będzie obszerna monografia pióra Stanisława Januszewskiego pt. Śladami braci Warchałowskich, format A-4, ok. 400 stron, twarda oprawa, il. (ok. 350) kolor i cz.-białe, cena 160,0 zł. Nakład ograniczony, stąd radzimy składać zamówienia do 11.04.2021 r.

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

Budowano w niej samoloty konstrukcji Adolfa, lotnika z dyplomem pilota nr 1 w monarchii, zdobywcy pierw-

szych rekordów lotniczych Austrii, wychowawcę pierwszych kadr lotnictwa cywilnego i wojskowego kraju, bohatera spektakularnych lotów, które rozślawiły go i jako lotnika i jako konstruktora. Do lotniczej legendy przeszedł jego lot nad centrum Wiednia z powietrznymi życzeniami z okazji 80 urodzin Cesarza Franciszka Józefa a także lot z podarkiem ślubnym złożonym młodej parze Zicie księżnej Parmy i arc. Karolowi, później ostatniemu cesarzowi Austro – Węgier.

Odsłaniając wkład trzech pokoleń Warchałowskich w rozwój przemysłu Austrii znaczony również unikatowymi silnikami Diesla dedykowanymi rzemiosłu i rolnictwu, przemysłowymi agregatami chłodniczymi, klimatyzatorami, a także ciągnikami rolniczymi autor rzuca nowe światło na kariery lotnicze i Adolfa i Karola Warchałowskich, a także grupy konstruktorów i pilotów doświadczalnych z kręgu Autoplanwerke: Alfreda Pischofa, Josefa Sablatniga, Edwarda Zaparki, Huberta Schiske, Otto Hieronimusa, wybitnych twórców techniki pracujących na polu budowy statków powietrznych i silników

lotniczych, a sztandarowym dla firmy był silnik „Hiero”, stosowany na wielu samolotach czasu Wielkiej Wojny.

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

Autor czerpał z bogatego archiwum dokumentacji przemysłowej i rodzinnej Warchałowskich, z czasopiśmiennictwa lotniczego Austrii i Europy, z prasy codziennej Wiednia, sięgał również ku materialnym dokumentom dziedzictwa Warchałowskich funkcjonującym w krajobrazach kulturowych Wiednia i Wiener Neustadt, w kolekcji wiedeńskiego Muzeum Techniki, a ich bogactwo kryła również willa Augusta, w której Anna gromadziła artefakty, pomniki i ikony przemysłowej i lotniczej aktywności rodziny, a udostępniono je tylko autorowi.

Dzięki szerokiej podstawie źródłowej Stanisław Januszewski nie tylko, że zaprezentował dorobek lotniczy braci Warchałowskich na szerokim tle dziejów lotnictwa Austrii, ale wprowadził wiele wątków nieznanych dotychczasowemu polskiemu piśmiennictwu lotniczemu, wiele znacząco dopełnił, inne skorygował. Czytelnik zyskuje niespodziewaną możliwość nowego, oryginalnego spojrzenia na dzieło Warchałowskich, tak znaczące dla dziedzictwa nie tylko lotniczego Austrii ale i Polski.

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

Marcin B.

HISTORIA PRZEMYSŁU

Zagłębie Dąbrowskie – Huta Katarzyna



Huta Katarzyna - archiwalna pocztówka.

Do połowy XIX wieku niemal jedynymi dostawcami żelaza i wyrobów żelaznych dla Królestwa Polskiego były huty opalane węglem drzewnym, usytuowane głównie w Zagłębiu Staropolskim oraz w okolicach Częstochowy i Zawiercia. W Zagłębiu Dąbrowskim podjęto wprawdzie budowę hut na koksie, okazało się jednak, że miejscowy węgiel kamienny nie nadaje się do koksovania. W rezultacie Zakłady Henrykowskie w Niwce zostały unieruchomione wkrótce po zakończeniu budowy a Huta Bankowa w Dąbrowie Górniczej wyvegetowała stosując do wytapiania surówki koks z kopalni Ksawery. Węgiel ten nie spiekał się lecz rozpadał na mniejsze kawałki, nadające się jednak do wytopów. W 1871 wielkie piece unieruchomiono. Tymczasem na Górnym Śląsku już od przełomu XVIII i XIX wieku stosowano do wytapiania żelaza koks, otrzymywany z węgla kamiennego. Budowa linii kolejowych zwiększyła zapotrzebowanie na węgiel kamienny, potrzebny do opalania parowozów, lecz również na stal, zużywaną na szyny i do budowy lokomotyw. Nowe wynalazki; zastosowanie gorącego dmuchu w wielkim piecu, wprowadzenie wytapiania stali w konwertorach Bessemera, Thomasa lub w piecach Siemens-Martina, wreszcie wprowadzenie walcowni, spowodowały poprawę jakości oraz obniżenie kosztów wyrobów żelaznych i stalowych. W rezultacie rozpowszechniło się stosowanie stalowych maszyn, konstrukcji, narzędzi a w konsekwencji wzrosło zapotrzebowanie na żelazo i stal.



Huta Katarzyna - archiwalne pocztówki

Dla Hut górnośląskich, których produkcja surówki wzrosła w latach 1850-1870 z 71 tys. ton do 230 tys. ton a stali z 44 tys. ton do 158 tys. ton, jednym z naturalnych rynków zbytu było Królestwo Polskie, poza tym, przez nie wiodła droga na chłonne rynki rosyjskie. Władze carskie wprowadziły jednak w 1857 cło ochronne na importowaną surówkę, żelazo i stal. W latach 80-tych nastąpiły podwyżki ceł, łączące się z pogorszeniem stosunków między Niemcami a Rosją. Jednocześnie największy zakład hutniczy w Królestwie Polskim, Huta Bankowa, przeszedł w 1877 w posiadanie konsorcjum francuskiego, które dysponując dostatecznie dużym kapitałem uruchomiło na importowanym koksie produkcję surówki i rozpoczęło wytwarzanie stali w nowoczesnych piecach martenowskich. W tej sytuacji górnośląscy przedsiębiorcy aby

utrzymać się na rynku Królestwa Polskiego i Rosji, przystąpili do budowy na terenie państwa carskiego własnych zakładów, których produkcja mogła omijać bariery celne i być traktowana jako krajowa. Znaczna część tych zakładów zlokalizowano na terenie Sosnowca ze względu na bliskość granicy pruskiej jak i dlatego, że znajdowały się tu rozległe dobra sieleckie, których właściciele (wówczas jeszcze niemiecka rodzina Renardów) chętnie sprzedawali parcele gruntowe ze swego majątku aby zdobyć fundusze na rozbudowę kopalni i innych zakładów przemysłowych.

W 1881 górnośląski koncern Vereinigte Königs und Laurahütte tj. Zjednoczone Huty Królewska i Laura (późniejsza Kościuszko i Jedność) zakupiły z dóbr sie-



Huta Katarzyna - archiwalna pocztówka.

leckich ok. 11 ha gruntu, na którym zbudowano odlewnię żeliwa, pudlingarnię i walcownię stali, uruchomione w latach 1882-1883. Zakłady te sprowadzały do dalszej przeróbki surówkę ze Śląska. Nie miały własnej osobowości prawnej, ani statutu i były prowadzone przez firmę macierzystą na podstawie koncesji wydanej przez władze carskie. Właściciele podkreślali swą lojalność wobec władz, nadając nowo rozbudowanym zakładom nazwę; Huta Katarzyna na cześć rosyjskiej carycy Katarzyny II. Już w 1883 Huta wyprodukowała 1147 ton, a w 1887 aż 13,5 tys. ton żelaza i blach. Zatrudniała wtedy ok. 500 pracowników. Dziesięć lat później w 1897 Huta obejmowała; dwa wielkie piece, stalownię z dwoma piecami Siemens-Martin, pudlingarnię z czternastoma piecami pudlingowymi i z trzema młotami, jedenaście pieców do zgrzewania i czternaście do wyżarzania, walcownię wytwarzającą sztaby, szyny cienkie i grube blachy (5 walcówek), młot, walcownię rur i łączników, ocynkownię rur, odlewnię z trzema żeliwniakami, modelarnię, warsztaty z łaźnią i młotem parowym oraz cegielnię. Wspominany wcześniej wzrost cła zmusił właścicieli do budowy wielkich pieców, które miały przetapiać miejscową rudę na importowanym koksie. Pierwszy z nich budowany w latach 1889-1890 rozpalono na wiosnę 1890. Jego zdolność produkcyjna wynosiła początkowo 19,7 tys. ton by dojść do 24,6 tys. ton surówki rocznie. W 1893 rozpoczęto budowę drugiego pieca o zdolności produkcyjnej ok. 29,5 tys. ton surówki rocznie i uruchomiono go w 1895. W praktyce piece te pracowały na zmianę czyli Huta Katarzyna produkowała ok. 30 tys. ton surówki rocznie. W latach 1893 i 1895 wybudowano dwa piece martenowskie o zdolności produkcyjnej po 9,8 tys. ton stali rocznie. W lipcu 1894 oddano do użytku walcownię rur, któ-

ra wytwarzała początkowo 164 tony a następnie ponad 400 ton wyrobów miesięcznie. Poza tym Huta posiadała dalsze oddziały produkcyjne takie jak; kuźnię, odlewnię żeliwa, ocynkownię rur, warsztaty mechaniczne, cegielnię i własną kotłownię. Kotłownia miała w 1885 29 kotłów, a w 1895 39 kotłów parowych. W 1896 posiadała 22 maszyny parowe o łącznej mocy 2450 KM. W 1901 było ich 43 o mocy 3165 KM a w 1910 już 63 o mocy 4303 KM. Tuż przed I wojną światową w Hucie pracowało ok 2 tys. osób. W czasie Wielkiej Wojny okupanci niemieccy unieruchomili Hutę Katarzyna wywieźli maszyny i urządzenia oraz zapasy materiałów. Huta uległa niemal całkowitemu zniszczeniu. Po odzyskaniu niepodległości zdewastowana Huta borykała się z uruchomieniem produkcji (próby podjęto już w 1919) i skompletowaniem załogi. Jednak została uratowana i odbudowana jedynie dzięki nowemu właścicielowi. Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, które potem po przekształceniu występowały pod nazwą Zjednoczone Zakłady Sosnowieckich Hut Żelaznych Modrzejów-Handtke S.A., podjęły działania w 1923. W niemal doszczętnie zniszczonej Hucie przeprowadzono modernizację wielkiego pieca dopiero w latach 1925-1926, nową walcownię uruchomiono w 1928, a firma angielska zainstalowała walcownię typu Wellman do produkcji rur bez szwu. W latach 1937 i 1938 w Hucie Katarzyna uruchomiono 2 nowe piece stalownicze o pojemności 45 ton. Podczas II wojny światowej okupant zmienił nazwę Huty Katarzyna na Osthütte i wcielił do niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. Jeszcze podczas wojny został rozebrany jeden z wielkich pieców, a Huta uległa stopniowej dewastacji. Zaraz po wojnie Huta została upaństwowiona, rozebrano dźwig z wielkich pieców i zmieniono jej nazwę.

Ewa Grzegorzak-Łoposzko

Rozwój czarnej cieszyńskiej sztuki utrwalania słowa



Głoszone Słowo Boże, odezwy czy apele, poparte drukowanym na papierze utrwalonym słowem, dają moc do tej pory niedocenioną. Czarny druk raził swą siłą niczym kule armatnie. Za sprawą drukarzy i introliigatorów przybierał kształt ulotki, afisza, gazety, broszury czy wreszcie książki. Zapotrzebowanie na druk porównywać można do głodu. Upowszechnienie druku wpłynęło i rozwinęło szerokie zainteresowania szerokich mas ludowych, poprzez kolorowe książeczki, powieści znanych pisarzy, plotki i informacje.

Drukarnia Kutzera – Czeski Cieszyn – obiekt wyburzono.

Wszystko zaczęło się w 1806 roku, gdy powstała w Cieszynie pierwsza drukarnia Fabiana Beinhauera przybyłego z Ołomuńca, który otworzył ją przy ulicy Stromej. Po roku kupił tę drukarnię Tomasz Prochaska z Pragi. Już w 1810 roku drukowała dla ks. Jana Leopolda Szersznika jego największe w tym okresie dzieło. T. Prochaska wydawał wiele gazet, podręczników religijnych, tygodników, druków reklamowych i książek. Prowadził drukarnię do swej śmierci w 1817 roku. Następnie przejął drukarnię jego syn Karol I (do 1920 r.) i wnuk - Karol II. do swej śmierci.



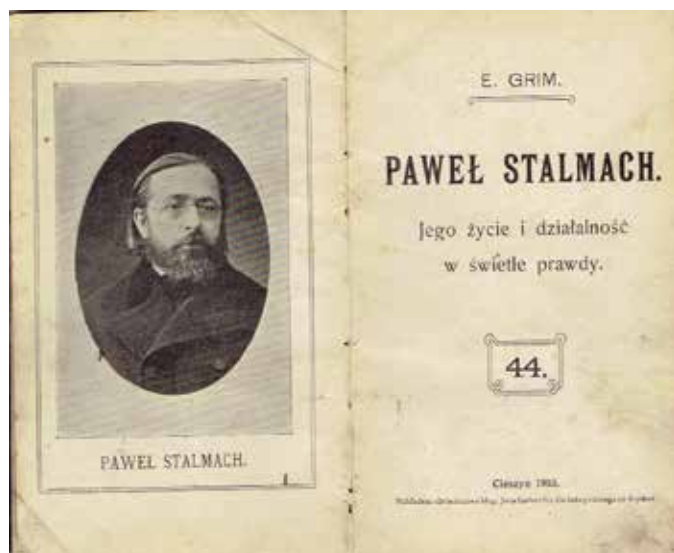
Spiewnik dla chrześcijan – druk u Karola Prochaski.

W 1888 roku, K. Prochaska, drukarnię przeniósł do nowego, dwupiętrowego budynku, wybudowanego po lewej stronie rzeki Olzy – Cieszyna Zachodniego, na tzw. Saskiej Kępie. Budynek miał długość ponad 100 m. Stał się najnowocześniejszym zakładem na terenie całych Austro-Węgier. W 1883 roku drukarnia i księgarnia Karola Prochaski otrzymała tytuł C. K. dostawcy dworu wiedeńskiego. Zakład, przed I. wojną światową, zatrudniał ponad 400 pracowników. Wydawał książki w języku: hebrajskim, arabskim, etiopskim, niemieckim, polskim, czeskim oraz w wielu innych językach. Na początku XX w. K. Prochaska zatrudniał ponad 500 pracowników. W 1930 roku drukarnia ogłosiła bankructwo i przeszła

pod zarząd Zentralbanku, którego była dłużnikiem. Od 1938 roku do 1940 roku drukarnia nie drukowała. W 1940 roku kupił ją berlińczyk, pułkownik Hubert Ludemann i od razu ją uruchomił. Drukarnia, jako prywatny zakład, istniała do 1945 roku. Po wojnie została sprywatyzowana. Obecnie należy do czołówki czeskiego przemysłu poligraficznego.

Druga cieszyńska drukarnia, powstała w 1835 r. Należała do rodziny Kutzerów. Wszystko się zmieniło, gdy w 1848 cesarz patentem z 14 marca zniósł cenzurę. Następstwem tego było wprowadzenie w szkołach Księstwa Cieszyńskiego książek polskich zamiast czeskich. W 1901 roku drukarnia Fritza Kutzery jako druga dostała tytuł Cesarsko-Królewskiego dostawcy dworu wiedeńskiego. Drukowała książki do szkół i atlasy geograficzne. W okresie międzywojennym zakład zatrudniał ponad 300 osób. W czasie okupacji drukarnia działała normalnie, drukując druki akcydensowe dla okupanta, a po zakończeniu działań wojennych, właściciele wyjechali do Austrii. Zakład został sprywatyzowany i zmieniono profil jego produkcji.

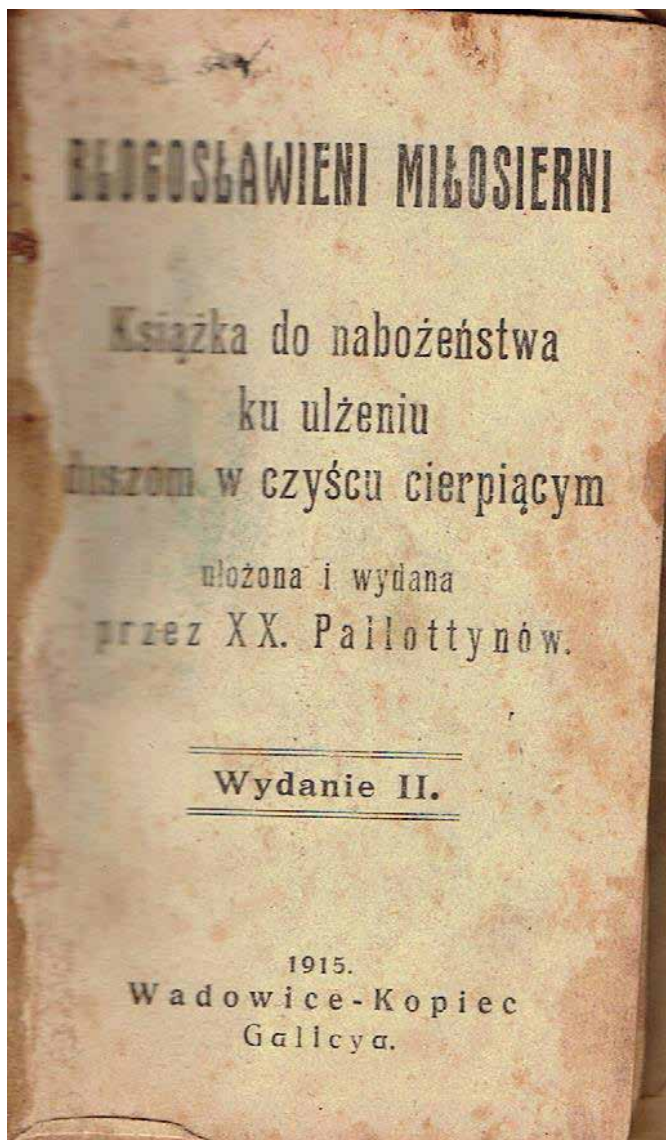
Trzecią drukarnię założył w 1890 roku Henryk Feitzinger, a kolejną w 1900 Adolf Baron, który został przejęty przez Franciszka Machatscha w 1902 roku. W następnym roku powstała drukarnia Franciszka Paliwody przejęty przez rodzinę Symbolów.



P. Stalmach – drukarnia P. Mitreği w Cieszynie – 1871 rok

Pierwsza polska drukarnia, którą prowadził Paweł Mitreğa, to Towarzystwo Domu Narodowego w Cieszynie. Drukowano tu 21 różnych gazet i czasopism. Drukarnia działała od 1906 do 1939 roku, kiedy to zatrudniała około 50 osób.

Drugą polską drukarnia była założona przez „Dziedzictwo błog. Jana Sarkandra dla Ludu Polskiego na Śląsku Cieszyńskim”. Towarzystwo to istniało od 1873 roku,

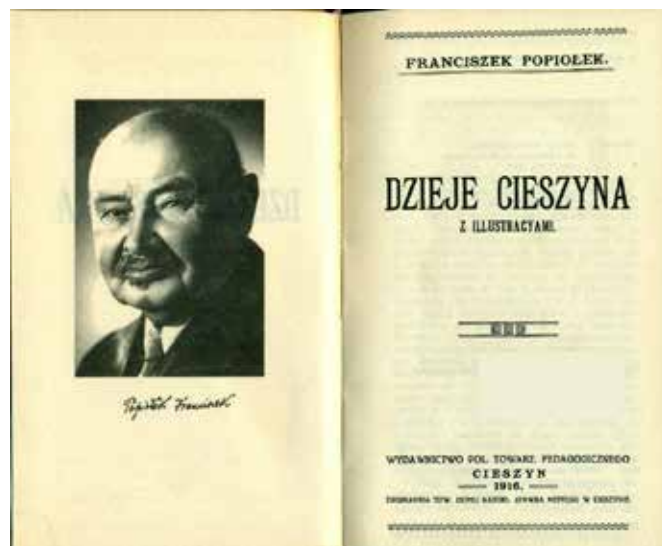


Książeczka do nabożeństw wydana w drukarni „Tow. Domu Narodowego” P. Mitregi w Cieszynie – 1915 r.

a w 1906 roku wydało między innymi „Pana Tadeusza” Adama Mickiewicza. Drukarnia istniała do wybuchu II wojny światowej.

Podział miasta na dwie odrębne jednostki administracyjne funkcjonujące w dwóch różnych państwach, przysporzył mieszkańcom wiele trudności. Coraz więcej drukarzy było bezrobotnych. Istniały takie drukarnie, jak: Słany’ego, Nowaka, Schulza, Dreyfusa, „Rori”, Barona, Hławiczki, Nitkiewicza, „Olza” oraz wiele pomniejszych. Przemysł drukarski zatrudniał ponad 1.000 mieszkańców Cieszyna. Mówiono wtedy, że to „miasto drukarzy”. W okresie okupacji Niemcy masowo mordowali polskich drukarzy, wiedząc, jaka w ich zawodzie istniała siła.

Po II wojnie światowej, 1 czerwca 1945 roku utworzono zakład poligraficzny pod nazwą: „Cieszyńska Drukarnia pod Zarządem Państwowym”. Posiadała dwa lokale przy ul. Wyższa Brama i Armii Czerwonej (Głęboka) o łącznej powierzchni 140 m². W 1946 r. na mocy uwłaszczenia większych zakładów, drukarnia przeniosła się do



„Dzieje Cieszyna” – druk w drukarni „Tow. Domu Narodowego” P. Mitregi w Cieszynie” – 1916 r.



Kalendarz – druk w Cieszynie – 1918 r.

pomieszczeń „Dziedzictwa” przy ul. Pokoju 1. Brakowało wszystkiego, jednakże drukarze dowiedzieli się o zakopanym skarbie drukarskim Pawła Mitregi. Zakopał on w cieszyńskim ogrodzie kilka ton ołowiu, a w willi w Zakopanem, matryce, kliny i parę maszyn. Wszystko to zostało odkupione od wdowy Pawła Mitregi. W podobny sposób drukarze pozyskali 3 maszyny – linotypy. W 1946 uruchomiono odzyskane maszyny, które drukowały materiały dla przemysłu spożywczego i cukierniczego. Czas pracy obowiązywał 8 godzinny, wobec 9 godzin i 45

minut, który obowiązywał wcześniej. W 1948 r. zakład przyłączono do Bielskich Zakładów Graficznych jako zakład nr 3, a stan taki istniał do 1957 roku. Wtedy to 28 czerwca utworzono „Cieszyńską Drukarnię Wydawniczą”. CDW zamknięto w 2006 roku.

Drugim zakładem uruchomionym po II wojnie światowej były Cieszyńskie Zakłady Kartoniarskie produkujące opakowania dla przemysłu farmaceutycznego, tytoniowego i spożywczo-cukierniczego takich, jak: Wedel, Olza, Hanka, Goplana. W 1992 zakład sprzedano, a prywatny inwestor wysyłał swe produkty do Rosji, Ukrainy, Słowacji, Węgier, Bułgarii, Niemiec, Austrii, Białorusi i USA.

Obecnie w Cieszynie istnieją takie drukarnie, jak: Logos Press, Karton-Pak, P.P. Modena sp. z o.o., Pol-Druk, Interfon sp. z o.o., Offsetdruk i Media sp. z o.o., Akant s.c., Arka, Stodruk, Kolor Druk, Sitodruk i D.A.M. press. Po Czeskiej stronie istnieją: Finidr s.r.o. oraz Proprint spol. s.r.o.

W 1996 roku Karol Franek, znakomity fachowiec od czarnej roboty, a jednocześnie prezes drukarni Prodruk powstałej w 1992 roku, zaczął gromadzić z likwidowanych zakładów drukarskich maszyny, czcionki, składy typograficzne, linotypy, prasy, regały, szufle, narzędzia drukarskie, gilotyny oraz wiele i innych przedmiotów, które miały pójść na złom. Karol Franek, jako pasjonat czarnego druku, założył Stowarzyszenie, które było w stanie uratować dziedzictwo, tego dziś mało znanego zawodu. Powstało zabytkowe Muzeum Drukarstwa. Jest to jeden z najlepiej zachowanych i najpełniejszych typograficznych zbiorów drukarskich, jakie istnieją w Polsce. Placówka ta uczestniczyła w różnego rodzaju imprezach kulturalnych miasta. W 2010 roku została wpisana na listę szlaku turystyki industrialnej Województwa

Śląskiego. Od 2012 roku, prowadzi pracownię graficzną „Przystanek Grafika”, organizując czasowe wystawy prac graficznych znanych oraz nieznanymi artystów i amatorów. Jednocześnie muzeum prowadzi lekcje muzealne i programy integracyjne „Gdzie jest chochlik?”

Przy chwiejnych płomykach świec stary zecer snuje opowieść o ręcznym, mozolnym składaniu pojedynczych czcionek układanych w poszczególne kolumny. Inne, krzątające się cienie, wskazują na pracujące wciąż stare archaiczne maszyny z początku XIX wieku. Wszyscy ci znawcy czarnego druku to mistrzowie, nestorzy i specjaliści w swym fachu. To oni w cieniu lamp naftowych wciąż, jak dawniej, układają w majuskuły, by linotypista mógł sprawdzić galeryjkę i czerpany papier podać. Sprawdzić inicjał i justunek nie mały, by presser szufelką odbijał w papierze. To historia świetności tutejszego drukarstwa, które stało się największym i najbardziej cennym w całym cesarstwie. W przyszłym roku – 2020, upłynie 214 lat tradycji utrwalającej słowa w czarnej sztuce drukarskiej.

Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego to szlak turystyczny obejmujący 42 zespoły przemysłowe związane z kolejnictwem, górnictwem, energetyką, łącznością i innymi gałęziami przemysłu. Co roku liczba obiektów zwiększa się o inne obiekty dziedzictwa kultury technicznej. Coraz bardziej zaczyna się doceniać rolę techniki w życiu człowieka. Industriada, to jedyne tego typu wydarzenie w Europie Środkowo-Wschodniej. W dniach Industriady organizowane są różnego typu spektakle, koncerty, widowiska i inne ciekawe wydarzenia. Na cieszyńskim szlaku techniki są dwa obiekty godne zwiedzenia: Browar Zamkowy i Muzeum Drukarstwa.

Drukarz

Ile książek ukazuje się na świecie? Ile gazet i czasopism? – Nie wiecie!

Rzecz od Gutenberga się zaczyna, a dziś taki mamy finał:

maszynopis wpięty oddają redaktorzy, później drobne czcionki trzeba złożyć,

połykają czcionki tryby maszyn, skąd wychodzą strony książek naszych.

Gdy ich później po księgarniach szukasz, nie zapomnij, czym się trudni drukarz!

Czasem oczy ze zmęczenia ma czerwone, gdy śpisz sobie, on na świeżą patrzy stronę,

biały papier czarnych liter jest już pełen,

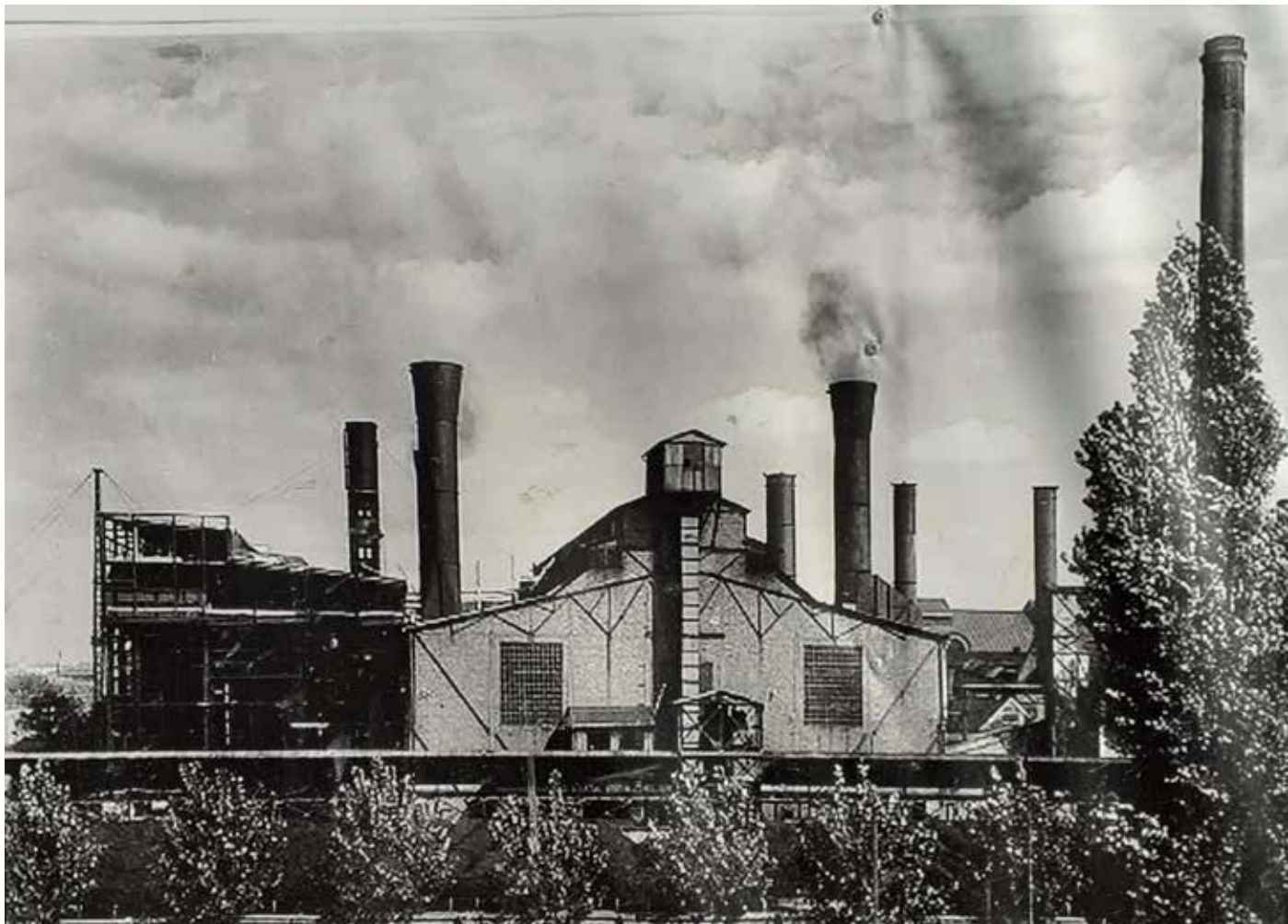
więc pochyla się troskliwie nad swym dziełem i drukuje dalsze strony wciąż od nowa

i ten wierszyk też dla ciebie wydrukował.

W. Scisłowski
Piotr Pluskowski

Rewitalizacja Elektrowni Powiśle

Rewitalizacja Elektrowni Powiśle stanowi kolejny udany przykład przywracania do życia zabytkowych obiektów przemysłowych i dostosowania ich do nowych funkcji. Wcześniejszymi obiektami tego typu jest Stary Browar Huggera w Poznaniu, Manufaktura w Łodzi czy Park Przemysłowo-Technologiczny Porcelana Śląska Park w dzielnicy Katowic Boguszyce. We Wrocławiu trwają również prace na terenie dawnego Browaru Piast gdzie budowane jest osiedle mieszkaniowe.



Elektrownia Powiśle w okresie międzywojennym. Fotografia plakatu umieszczonego przy galerii handlowej.

Budowa Elektrowni Powiśle rozpoczęła się w 1904 roku. Początkowo w elektrowni pracowały 3 generatory firmy Siemens Schuckert Werke o łącznej mocy ledwie 1,5 MW. W następnych latach, w wyniku rozbudowy, elektrownia stała się jedną z największych w Polsce w okresie międzywojennym o mocy 80 MW. Elektrownia miała charakterystyczny wygląd dzięki kilku niskim, stalowym kominom i jednym wysokim. Dalszy rozwój elektrowni przerwał wybuch II wojny światowej. Podczas obrony Warszawy we wrześniu 1939 roku elektrownia została poważnie uszkodzona i przez cały okres okupacji nie osiągnęła poziomu produkcji przed wrześniem 1939. W czasie Powstania Warszawskiego pracownicy zakładu starali się utrzymać zasilanie miasta w energię elektrycz-



Zrewitalizowana hala maszyn elektrowni wraz z dobudowanymi apartamentowcami.



Wnętrze galerii Elektrownia Powiśle, ul. Dobra 42.

ną. Po zakończeniu działań wojennych elektrownia została szybko odbudowana, już pod koniec 1945 osiągnęła moc 57 MW. W 1955 roku uruchomiono specjalny kocioł do ogrzewania Pałacu Nauki i Kultury. Jednak rozbudowa i modernizacja starego zakładu w centrum miasta nie miała sensu. W 1961 roku uruchomiono Elektrociepłownię Siekierki, obecnie jedną z największych w Europie dysponującą mocą cieplną 2060 MW i mocą elektryczną 600 MW. Dlatego elektrownię Powiśle zamknięto już latach 90 XX w.

W odnowionym budynku po dawnej rozdzielni 30 kV, w roku 2008 uruchomiono nową stację transformatorową 110/15 kV zasilającą śródmieście Warszawy. Elektrownia wpisana jest do rejestru zabytków jako zespół Elektrowni Warszawskiej, ul. Elektryczna 2 a.

W 2015 roku irlandzkie spółki developerские Tristan Capital Partners i White Star Real Estate zakupiły teren i zespół Elektrowni Powiśle i rozpoczęły prace nad rewitalizacją obiektu. W północnej części kompleksu zbudowano apartamentowce a w południowej kompleks biurowo-mieszkalny. W budynkach i halach elektrowni w maju 2020 otwarto galerię handlową pod nazwą Elektrownia Powiśle o powierzchni 18.000 m².

Prace te stanowią doskonały przykład przywracania do życia zabytkowych obiektów przemysłowych i dostosowania ich do nowych funkcji. Dzięki nim zmieniono



Oryginalny punkt informacyjny galerii z ozdobnymi elementami dawnej elektrowni.

przeznaczenie postindustrialnych hal i budynków z zachowaniem ich charakteru i niektórych oryginalnych elementów.



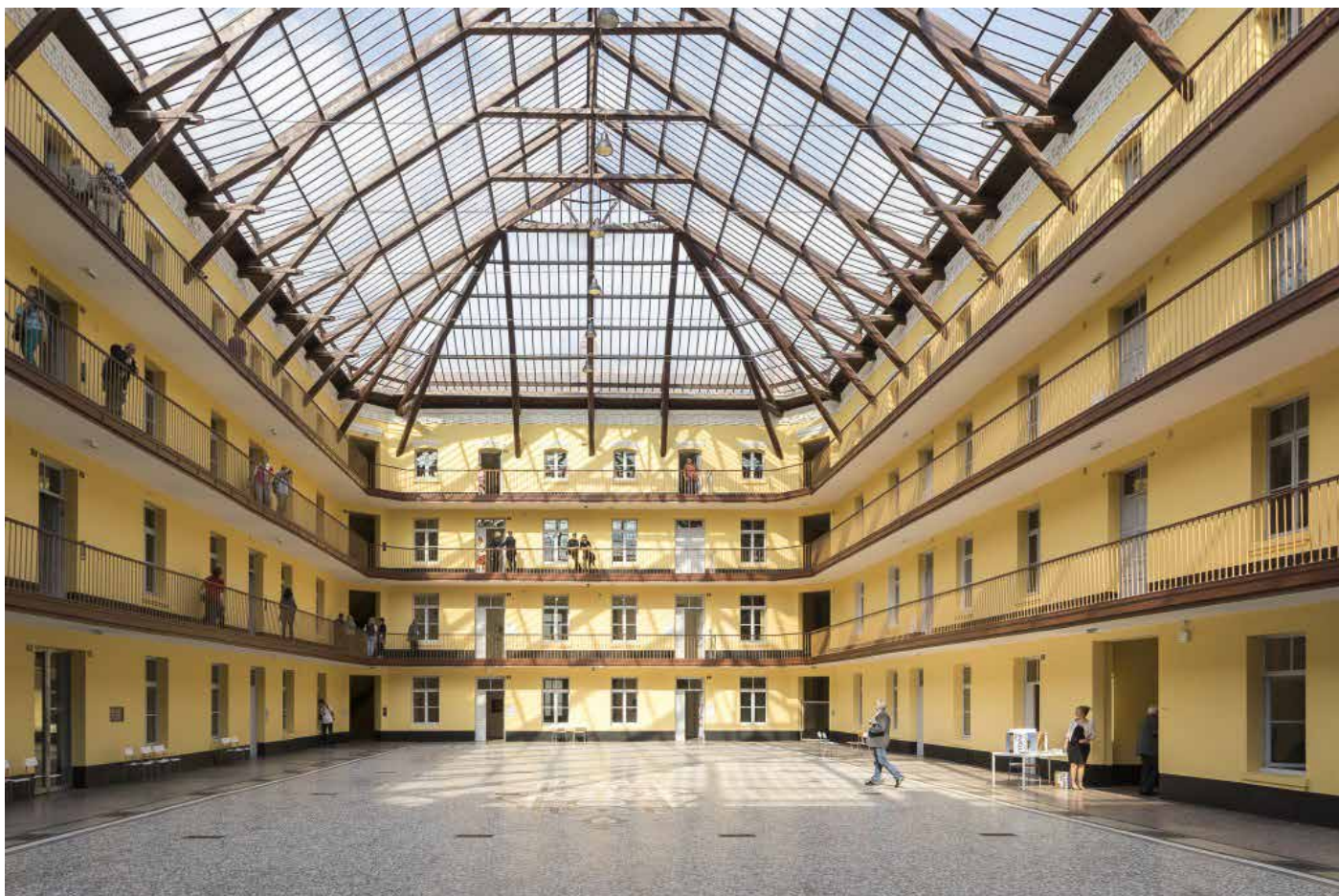
Bar Kandela z wykorzystanym fragmentem dawnej sterowni.

Centralnym budynkiem galerii handlowej jest hala dawnej maszynowni z czterema poziomami (od -1 do 3). W galerii znajdują się Beauty Hall z salonami piękności, Food Hall z kilkoma baremi z 500 miejscami siedzącymi i Plonoteka ze sklepami oferującymi eko żywność. Galeria handlowa zlokalizowana jest na Powiśle, blisko stacji metra Centrum Nauki Kopernik, w pobliżu znajdują się także przystanki autobusowe.

Krystian Leonard Chrzan
Wydział Elektryczny Politechniki Wrocławskiej

Pomnik utopii

Przenieśmy się do Guise, we wschodniej Francji. Do dzisiaj funkcjonuje tutaj ogromna wytwórnia metalowa, a osobiwością miasta pozostaje związane z nią osiedle robotnicze i jego ustrój.



Familistere de Guise.

Twórcą fabryki i osiedla był Jean Baptista Andre Godin (1817 - 1888), genialny samouk, który zrewolucjonizował sztukę budowy domowych pieców węglowych. W pamięci współczesnych i potomnych zapisał się bardziej jako filozof i moralista, polityk i ekonomista, prekursor idei socjalizmu utopijnego, kontynuator myśli Claude'a Saint Simona, Roberta Owena, a nade wszystko Charles'a Fouriera (1772 — 1837) — ojca idei samowystarczalnych gospodarczo i społecznie zrzeszeń spółdzielczych (falang), w których dochody byłyby dzielone zależnie od wkładu pracy.



Guise (Francja). Falanster Godina, 1874 r.

Godin — marzyciel ale i pragmatyk — czerpał ze środków jakich dostarczało mu własne „imperium przemysłowe”. Tworzył je od podstaw, od małego warsztatu i pierwszego patentu jaki uzyskał w 1840 r. na metalowy piec węglowy. Odnosił fantastyczny sukces. W 1846 r. przystąpił do budowy fabryki w Guise. W 1852 dysponował już 14 patentami. W 1857 zatrudnił 300 pracowników, w 1869 — ponad 1000. Na londyńskiej Wystawie Powszechnej 1861 r. przedstawił własny sposób wielobarwnego emaliowania metali, który nadał wyrobom fabryki oryginalnego i wręcz luksusowego charakteru, znakomicie imitując marmur lub porcelanę. W 1869 r. dysponował już 44 patentami, w 1873 — 49. Produkcja fabryki wzrosła w latach 1863 - 1869 z 20 do 50 tysięcy pieców



Familistère.

rocznie, a liczba modeli ze 172 do 400. W 1869 r. Godin mógł napisać, że „jest pierwszym w świecie w produkcji metalowych piecy dla potrzeb gospodarstwa domowego i różnych wyrobów z emaliowanego żelaza”. W 1873 r. uzyskał serię patentów na zespół maszyn i urządzeń automatyzujących wiele operacji odlewania i emaliowania wyrobów, które dotychczas wykonywano ręcznie. Otworzyło to drogę produkcji taśmowej, w skali już masowej oraz doświadczeniom, które w wiele lat później rozwinął Frederick Taylor (1856 — 1915) kształtując podstawy nowoczesnej nauki organizacji i kierownictwa produkcją przemysłową.

Nade wszystko Godin pozostawał misjonarzem nowych idei społecznych. Tak też traktował działalność na polu przemysłu i techniki. Służyć ona miała kształtowaniu nowego świata i nowego człowieka, nowej ekonomii i nowej etyki. W latach 1858 — 1873 podjął gigantyczny eksperyment społeczny.

Poszukując porządku i harmonii życia społecznego, tożsamego dlań z socjalizmem, a opartego na zasadach etyki chrześcijańskiej, stworzył falanster Guise — społeczność konsumentów i producentów połączonych jednością miejsca pracy i codziennego życia — zespół budowli zwanych „Pałacem Społecznym”.

Pomiędzy 1858 a 1877 r. powstały obok fabryki 3 pierwsze pawilony „Pałacu Społecznego” i otaczające je budowle teatru, szkoły, przedszkola, łaźni i basenu, piekarni, jatk i sklepów spożywczych, restauracji i kasyna. 2 kolejne zbudowano w 1882 r., a ostatni w 1883. Mozaiki elewacji, kryte szkłem podwórcie i galerie komunikacyjne obiegające od wewnątrz poszczególne kondygnacje — oto cechy szczególne architektury, która służyć miała integracji społeczności osiedla. Centralny pawilon mógł pomieścić na swym dziedzińcu 1800 osób — całą zbiorowość falansteru.

W porównaniu z ówczesnymi standardami było to osiedle komfortowe. Wentylacja, piece węglowe, sieć wodociągowa, ustępy i zsypy śmieci — analogiczne współczesnym — oświetlenie gazowe, wszystko pomyślane było dla bez-

pieczeństwa, higieny i wygody mieszkańców. Bloki zatopione w zieleni, izolowane od hałasu otoczenia, czynią z Godin’a również pioniera współczesnych osiedli ekologicznych.

Ośrodek zdrowia, pogotowie ratunkowe i cały kompleks budowli socjalno - kulturalnych dopełniały zwartego, samowystarczalnego zespołu mieszkalnego. W 1860 r. Godin zorganizował Kasę Chorych, wcześniej, w 1846 — przy fabryce — Kasę Ubezpieczeń. W 1867 r. powstała Kasa Ubezpieczeń Kobiet, w 1870 Kasa Apteczna. Bezpłatna opieka medyczna, oświata, rozbudowany system opieki socjalnej, własna sieć tanich sklepów i różne formy samorządności sprawiały, że życie społeczne kwitło tutaj nader bujnie. Osiedle posiadało straż ogniową, orkiestrę, związki sportowe, różne koła zainteresowań, wykształciło swoisty rytuał życia społecznego przejawiający się i we wspólnie obchodzonych świętach.

Ustrój i życie Falansteru regulował Statut. W 1976 r. prolongowano go na następne 99 lat kultywując i dzisiaj pamięć Godin’a i swoistą obyczajowość wykształconą w tej zbiorowości. Zrzeszenie konsumentów i producentów, znane pod nazwą „Godin et Cie” czerpie środki z eksploatacji fabryki i sieci osiedlowych sklepów. Obejmuje też filię zakładów stworzoną w 1853 r. w Brukseli, gdzie również w 1887 zbudowano falanster, mniejszy — liczący 72 mieszkania.

Ten jedyne w swoim rodzaju eksperyment społeczny obok entuzjazmu spotkał się również z krytyką podnoszącą autorytaryzm życia falansteru eliminujący wolność jednostki. Tym niemniej odgrywa on nadal rolę Mekki rzeczników ruchu spółdzielczego. Wbrew tym, którzy sądzili, że upadnie ze śmiercią swojego twórcy — trwa, znajdując miejsce w życiu społecznym i współczesnej Francji. Odczytywać można go również w kategoriach pomnika epoki maszynizmu, kiedy to rozwój przemysłu i techniki rodził również rozległe programy społeczne, kiedy romantyzm epoki pary i żelaza kształtował demiurgów „Nowego Edenu”, budujących jego poligony — jak ten Godin’a w Guise.

Stanisław Januszewski

Lubachów elektrownia

Pomnikiem dziedzictwa cywilizacyjnego, wprowadzającym w problematykę gospodarki wodnej, a także energetyki, pozostaje monumentalna zaporę na Bystrzycy w Lubachowie. Powstała w latach 1912–1917 w ramach programu ochrony przeciwpowodziowej Podsudecia. Jeszcze w końcu XIX w. opracował go prof. Otto Intze. Realizując ten program miano na uwadze również kwestię alimentacji odrzańskiej drogi wodnej w wodę i problematykę wyzyskania energii wodnej. Na Kwisie w Leśnej w 1907 r. powstała pierwsza na Śląsku zawodowa elektrownia wodna, a w 1911 r. kolejna na Bobrze w Pilchowicach.



Zapora jez. Bystrzyckiego, 1912-1917



Elektrownia wodna, 1912-1916.



Hydrozespoły..Elektrownia wodna Lubachów.8.09.07.



Tablica nastawcza w dyspozytorni.



Odłączniki mechaniczno-hydrauliczne SSW w rozdzielni, 1913.

W 1916 r. uruchomiono elektrownię wodną w Lubachowie o mocy 1,93 MW. Wodę na trzy turbiny poprowa-

dzono od zbiornika, ukształtowanego dzięki spiętrzeniu wód Bystrzycy, rurociągiem o średnicy 1800 mm i długości 968,5 m.

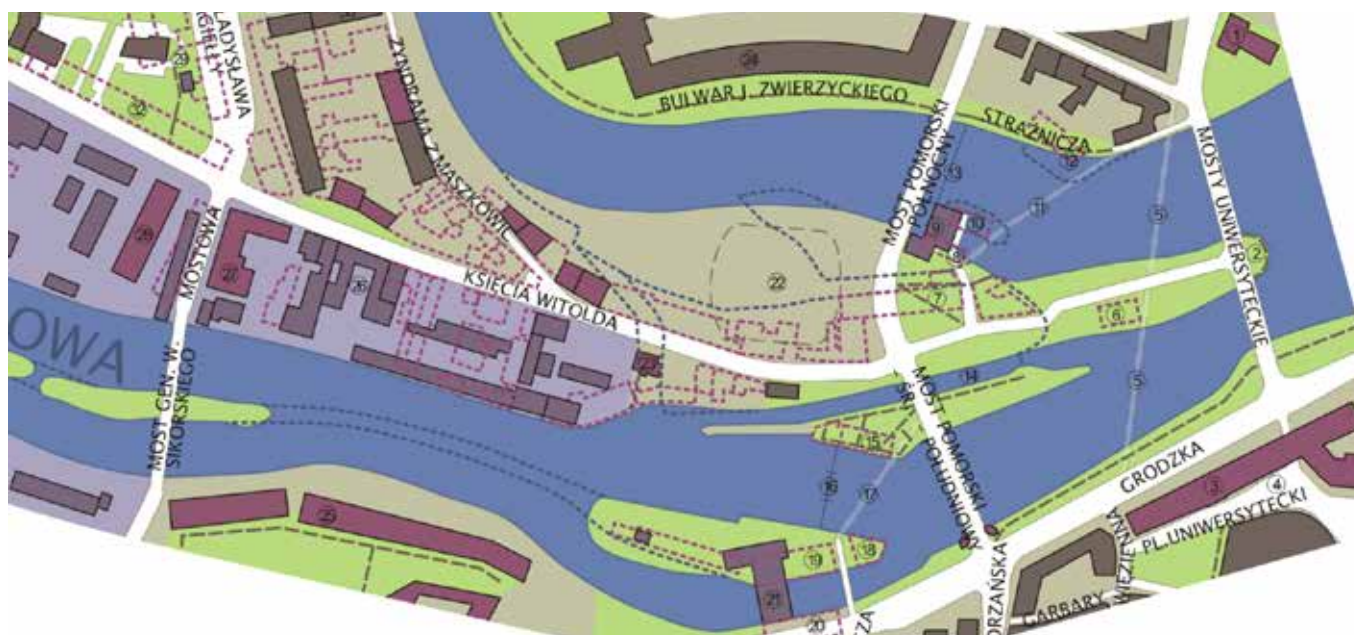
W siłowni elektrowni do dzisiaj utrzymano oryginalne wyposażenie techniczne pochodzące z 1913 r.: hydrozespoły (pracujące na spadzie wody sięgającym 40,0 m), tablice nastawcze w maszynowni i dyspozytorni, aparaturę kontrolno-pomiarową, a w rozdzielni wyłączniki mocy, mechaniczno-hydrauliczne, produkcji Siemens Schuckert Werke.

To modelowe rozwiązanie elektrowni wodnej z początku XX w. wciąż pracuje. Od 1996 r. elektrownia jest udostępniana, co prawda w ograniczonym zakresie. Udostępniono również koronę zapory, spacer po której stanowi nie lada atrakcję. Mamy nadzieję, że nadejdą dobre dni i dla elektrowni, która szerzej otworzy swoje podwoje i będą z tym wyjątkowym zabytkiem obcować i turyści indywidualni.

Stanisław Januszewski

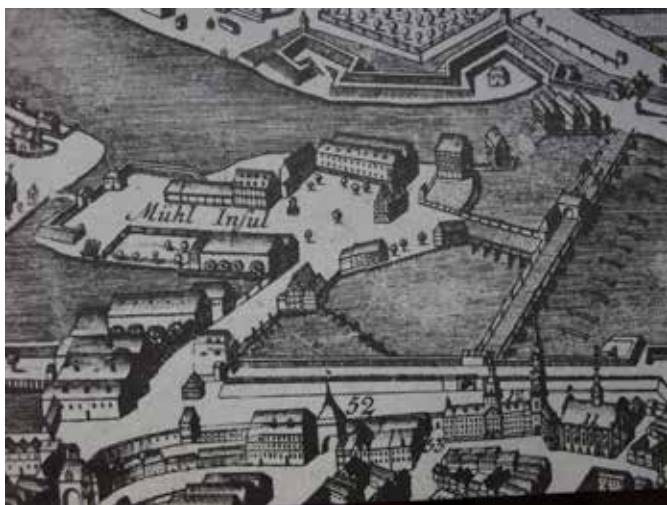
Remont Mostów Pomorskich

Mosty Pomorskie znajdują się w centrum zabudowy śródmiejskiej Wrocławia. Łączą brzegi Starej Odry (miejskiej) z Kępą Mieszcząską a także prowadzą ruch pojazdów i pieszych ponad Śłużą Mieszcząską. Obecnie doczekały się pierwszego w swojej historii kompleksowego remontu. 6 listopada 2019 r. spółka miejska Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. rozstrzygnęła drugi przetarg na przebudowę mostów Pomorskich wraz z ciepłociągiem. Do 26 września zgłosiły się dwie firmy.: Pro-Tra Building Sp. z o.o. z Wrocławia oczekiwała 69 mln 899 tys. zł brutto, z kolei warszawski PORR S.A. 89 mln 855 tys. zł. Tylko pierwsza z ofert spełniła warunki formalne. Miasto szacowało remont na 68 mln 421 tys. zł, ale postanowiło dołożyć brakującą kwotę. Szacowany koszt inwestycji to obecnie ponad 75 mln złotych (stałe rośnie co związane jest głównie z położeniem rur ciepłowniczych i wodnych z mostu południowego pod dno Odry oraz remontem zaniedbanych przez lata zabytkowych konstrukcji.



Rys. 1. Mosty Pomorskie: Południowy, Środkowy i Północny, elektrownia Wrocław I (21) wraz z jazem (16) a także Wrocław II (9) z jazem (13) na planie Wrocławskiego Węzła Wodnego (źródło rys: wikipedia)

Most Pomorski Południowy, zwany dawniej Kępowym łączy lewy brzeg Odry z Kępą Mieszczańską. Już od średniowiecza wyspa należąca do miasta była silnym ośrodkiem przemysłowym. Na południowej odnodze Odry zlokalizowano szereg młynów, a co za tym idzie jazów piętrzących wodę. Konstrukcje te wyposażone były w kładki a także w jedyną większą przeprawę zlokalizowaną u wylotu ulicy Kiełbaśniczej, przebiegającą analogicznie do obecnych jazów elektrowni wodnej Wrocław I.(nr 16-17, rys 1). Obecny most powstał w latach 1904-1905. Jest konstrukcją sklepioną, trzyprzęsłową (o rozpiętościach 19,3 - 22,3 - 19,3 m). Sklepienia przeseł wykonano z cegły (grubość ok 60 cm), filary mają konstrukcję mieszaną betonowo-murowaną z okładziną kamienną. Ściany policzkowe mostu wymurowano z bloków kamiennych, na których ustawiono wykonane z piaskowca balustrady. Wszystkie elementy kamienne mostu są wykończone w sposób nieregularny i posiadają fakturę drapaną. Wjazd na most, od strony południowej, strzegą dwie secesyjne, kamienne strażnice, będące nawiązaniem do dawnych punktów opłat myta za przejazd przez most. Od samego początku miały one jednak funkcje handlowe oraz stanowiły symboliczną bramę wjazdową na Kępę Mieszczańską. Projektantem obiektu byli architekt Karl Klimm oraz inż. Günthel



Rys. 2. Widok na mosty Uniwersytecki („Długi”) oraz Pomorski Południowy („Kępowy”, po lewej) na rycinie z 1741 r (Maciej Łagiewski, Mosty Wrocławia, Ossolineum, 1989 r.)

Most Pomorski Środkowy stanowi przejazd nad Śluzą Mieszczańską (przebudowaną do obecnej formy w latach 1874-1879). Składa się z dwóch równoległych konstrukcji: wschodniej i zachodniej, przy czym jako pierwsza powstała konstrukcja wschodnia, o niemalże połowę węższa od mostu południowego. Wykonano ją w formie rusztu stalowego złożonego z 6 dźwigarów głównych (dwuteowniki walcowane), wypełnionego blachami nieckowymi z zasypką i ułożoną nawierzchnią z kostki kamiennej. W 1915 roku wyburzono strawiony pożarem



Budowa mostu Pomorskiego Północnego, 1929 r, widok od północy (Maciej Łagiewski, Mosty Wrocławia, Ossolineum, 1989 r.)

młyn „Na Kępie”. Dało to możliwość budowy nowych przepraw a także elektrowni wodnych. W związku z budową mostu północnego w 1929-1930 roku most środkowy poszerzono w kierunku zachodnim poprzez dołożenie przęsał o konstrukcji blachownicowej, złożonej z 7 dźwigarów głównych (w tym jeden w skosie ok 20 stopni, dla poszerzenia jezdni przy skřęcie w ulicę Księża Witolda na Kępie Mieszczańskie).



Rys. 4. Wizualizacja Mostu Pomorskiego Południowego po rekonstrukcji (2018 r, proj. mgr inż. Edmund Budka, PBW Wrocław).



Rys. 5. Odslonięte przęsał mostu południowego.

Most Pomorski Północny, oddany do użytku został w 1930 r. Jego projektantem był Miejski Radca Budowlany Gun-



Rys. 6. Wyremontowane prześło wschodnie mostu środkowego.

ther Trauer. Obiekt został wybudowany w niecałe dwa lata od decyzji o jego powstaniu. Jest mostem trzyprzęsłowym składającym się, w przekroju poprzecznym, z dwóch



Rys. 7. Wzmocnione w 1954 r. prześła mostu północnego.

swobodnie podpartych prześeł blachownicowych (po 4 dźwigary pod każde) o rozpiętościach odpowiednio 29,6 - 28,5 - 27,3 m. Pomost stanowi płyta żelbetowa o zmiennej grubości, dostosowana do spadków poprzecznych jezdni oraz wyniesiona w obrębie kap dla wykonania chodników dla pieszych. Podpory mostu są żelbetowe i betonowe, li-cowane, w obrębie strefy oddziaływania wody oraz izbic, okładziną granitową o fakturze łupanej.

Mosty Pomorskie zostały nieznacznie uszkodzone podczas II Wojny Światowej. Most północny został bezpośrednio trafiony bombą lotniczą, lecz skutki trafienia nie były rozległe i zostały usunięte prawdopodobnie podczas remontu w 1953 r. Kolejny remont, związany z przebudową chodników i balustrad most przeszedł w 1984 r.

Współczesny remont wszystkich trzech mostów ma charakter kompleksowy. Konstrukcja Mostu Pomorskiego Południowego została odsłonięta w celu wykonania izolacji oraz wzmocnienia. W tym celu zdemontowano nawierzchnię jezdni i chodnika zachodniego (rys. 5). Dokonano oględzin sklepień ceglanych oraz wykonano tymczasową kładkę dla pieszych (z elementów mostu

wojskowego). Rozpoczynają się prace przy wykonaniu komór startowych do wykonania przecisku rury cieplowniczej pod dnem Odry. W tym miejscu wykonaw-



Rys. 8. Uszczelnienie i wzmocnienie spękanych podpór betonowych mostu północnego.

ca trafił na wiele niezidentyfikowanych sieci miejskich (kable elektryczne, teletechniczne, rury wodne), których analiza i przełączenie opóźnia inwestycję. Po pokonaniu powyższych trudności i wykonaniu przecisku będą możliwe dalsze prace przy remoncie mostu, dalszym demontażu i remoncie kamiennych balustrad, odtworzeniu sterczyn nad filarami a także uzupełnieniem ubytków w konstrukcji prześeł.

Dużo prostszym zamierzeniem jest remont mostów północnego i środkowego. Od nich rozpoczęto wszelkie prace. W pierwszej kolejności zdemontowano wyposażenie (jezdnię, chodniki, balustrady) oraz skuto żelbetową płytę pomostową. Odsłoniętą konstrukcję oczyszczono i pomalowano systemem antykorozyjnym (firmy Jotun). W międzyczasie zabezpieczono sieci miejskie oraz rozmieszczono je w docelowych miejscach. Dokonano renowacji żelbetowych podpór mostu. W tym celu oczyszczono



Rys. 9. Nowa płyta pomostowa mostu północnego stanowi zaplecze do remontu pozostałych mostów

no ich powierzchnię (piaskowanie), zinventaryzowano zarysowania oraz wykonano ich iniekcję ciśnieniową (w ponad 3 tys. punktów! (rys. 8). Na przęsłach mostu północnego wykonano nową żelbetową płytę pomostową a na niej ustawiono tymczasowe stanowiska robocze do oczyszczania i malowania konstrukcji stalowych (rys. 9.). W tym miejscu umieszczono min. zdemontowane małe przęsło (6,1 m) mostu środkowego wschodniego, które wyremontowano wymieniając 5 pól skorodowanych blach nieckowych. Dnia 23.02.2021 r. przęsło mo-

stu zostało ponownie zainstalowane na swoim miejscu (rys. 6). Przęsło zachodnie mostu środkowego wyremontowano na miejscu bez demontażu.

Przez cały okres prowadzenia prac na Mostach Pomorskich - południowym i środkowym wykonawca zobowiązał się do utrzymania ruchu pieszych. Dzięki takiej sposobności warto jest odwiedzić plac budowy i przyrzec się postępowi robót.

Marcin Wrzesiński

OCHRONA ŚRODOWISKA

Mała hydrotechnika w RDLP we Wrocławiu (4) Ciekawe rozwiązania

Kamienne brody przejazdowe (etymologicznie: mosty kamienne). Poniżej - w Nadleśnictwie Lwówek Śląski w Leśnictwie Maciejowiec, to budowla zapewniająca przejazd przez potok, efektywny przepływ wód oraz podpiętrzająca wodę i spowalniająca jej spływ. Wkomponowana w teren na podstawie decyzji Dolnośląskiego Konserwatora Zabytków gdyż jest zlokalizowana na obrzeżach zespołu pałacowo-parkowego.



Fot.: Ryszard Majewicz.

Mostek drewniany - ocalały po przejściu fali powodziowej 1998 r. w Nadleśnictwie Zdroje jest przykładem, że Lasy Państwowe nie tworzą retencji na mostach! Wielka woda „przeszła” pod (widoczne korzenie drzewa wypłukane z gruntu przez wodę) oraz ok. 1 metr nad mostkiem (widoczna zdarta kora na drzewie przez niesione rumowisko). Po przejściu wezbrania – mostek dalej spełniał swoją funkcję. Ocaleniu przeprawy posłużył także brak barier, na których tworzyłyby się zator. Konstrukcję, lo-



Fot.: Bogusław Noga, RDLP we Wrocławiu.

kalizację i sposób „umocowania” mostku w brzegach potoku górskiego zalecam do analizy kolegom - inżynierom drogowym.

Poniżej: mogące uchodzić za modelowe rozwiązanie kontrolowanego wprowadzenia wód potoku górskiego pod



Fot.: Nadleśnictwo Świeradów.

wyremontowany most znajdujący się na ważnej drodze leśnej. Ograniczenie energii niszczącej wód wezbraniowych zapewnia zarówno kamienny mur oporowy (na pierwszym planie) ale także niska zapor przeciwrumowiskowa tuż przed zakolem potoku – spowalniająca spływ wód i pełniąca również funkcje retencyjne. Dodatkowo, konstrukcje brzegowe z kamienia naturalnego, wkomponowane w krajobraz. Most drewniany na belkach stalowych. Nadleśnictwo Świeradów, Leśnictwo Czerniawa.

Dylówka, to sposób na utrzymanie drogi leśnej lub szlaku zrywkowego bez naruszania naturalnej retencji. Jest to powrót do konstrukcji znanych na ziemiach tej części Europy od setek a może tysięcy lat. Poniżej: Dylówka na terenie podmokłym w Nadleśnictwie Lwówek Śląski.



Fot.: Archiwum Nadleśnictwa Lwówek Śląski.

Kaszycyca, jest znaną w historii od tysięcy lat, i powszechnie stosowaną konstrukcją w tworzeniu różnorodnych budowli, najczęściej fortyfikacyjnych, obronnych, oporowych, skarpowych, itp. Jest coraz częściej wykorzystywana także współcześnie.

Poniżej: kaszyca umacniająca brzeg – tak zwany - „wkłęsły” (czyli ten, który woda atakuje i podbiera) potoku górskiego i podpierająca górską drogę leśną. Największą jej zaletą jest utrzymanie się w czasie nawet największego wezbrania „szkieletu” konstrukcji, nawet przy całkowitym wymyciu gruntu przez wodę powodziową, co jednocześnie ogranicza impet spływu wód górskich i spowal-

nia ich spływ. Po przejściu wezbrania, istnieje możliwość szybkiej naprawy – czyli zasypania wymytych ubytków.



Fot.: Nadleśnictwo Międzyzylesie.

Poniżej: kaszyce wbudowane w skarpy nad brzegami „wkłęsłymi” potoku górskiego - podpierające górską drogę leśną i zabudowania, w Nadleśnictwie Międzyzylesie.



Fot.: Nadleśnictwo Międzyzylesie.

Poniżej: Wielofunkcyjna kaszyca wbudowana w bród, chroniąca drogę publiczną, przepust pod drogą, spowalniająca spływ wody z gór i ją retencjonująca - w Nadleśnictwie Zdroje. W takiej konstrukcji jest zbudowany najstarszy próg piętrzący na Śródmiejskim Węźle Wodnym Wrocławskiego Węzła Wodnego – jaz Klary na Odrze Północnej (ten pod Żabią Kładką).



Fot.: Ryszard Majewicz.

Bystrze przeciwstawne, to budowla zapewniająca stały przepływ odpływu wód ze zbiornika – nawet ten minimalny. Tu - w konstrukcji drewniano-kamiennej w Nadleśnictwie Międzyzlesie. (Bystrzem przeciwstawnym w konstrukcji stalowo-betonowej była konstrukcja wygiętych kolejowych szyn stalowych zatopionych w betonie na odpływie wód bystrza jazu Szczytniki we



Fot.: Ryszard Majewicz.

Wrocławiu.) **Przeplawka dla ryb** jest stosowana od czasów całkowitego, poprzecznego przegradzania jazami rzek i potoków. Właściwie zaprojektowana i wykonana, to także budowla zapewniająca stały – nawet minimalny - przepływ wód. Tu, wkomponowana przyjaźnie w krajobraz, usytuowana poniżej piętrzenia na zbiorniku konstrukcja przyjazna naturze - dobudowana do wyremontowanej zapory przeciwrumiskowej na prawym brzegu potoku górskiego Kamienica w Nadleśnictwie Łądek Zdrój, w Leśnictwie Kletno.



Widok od dolnej wody. Fot.: Ryszard Majewicz

Opóźniacze odpływu, to (na terenach nizinnych) możliwość uzyskania efektywnie dużej retencji „liniowej” w leśnych rowach melioracyjnych oraz retencji gruntowej. Dzięki uzyskanym na opóźniaczu - przepływie opóźnionym (poprzez bierne i bezobsługowe piętrzenie przez opóźniacz), następuje bardzo efektywne nawadnianie lasu. Tak jak poniżej - w piaszczystych glebach Nadle-



Widok na przeplawkę z zapory. Fot.: Ryszard Majewicz.

śnictwa Ruszów. Ten typ opóźniacza był promowany na przełomie XX i XXI wieku przez prof. Juliana Palucha (1940-2015) z wrocławskiej Akademii Rolniczej (obecnie: Uniwersytetu Przyrodniczego) – a wdrażany (między innymi) w Nadleśnictwach RDLP we Wrocławiu przez mojego poprzednika – inż. Onufrego Sikorskiego (zm. w 2007 r.).



Odpływ opóźniony na opóźniaczu - retencja „liniowa” w rowie melioracyjnym i nawadnianie lasu (retencja gruntowa). Fot.: Ryszard Majewicz

Dodatkowa mikroretencja na górkim zbiorniku wodnym w Nadleśnictwie Śnieżka w Leśnictwie Maciejowa. Zanim wypełniony zbiornik zrzuci jej nadmiar przez przelew bezpieczeństwa, najpierw wypełni (cofkowo) dodatkowy mikrozbiornik retencyjny - kałużę ekologiczną.



Kałuża ekologiczna, zbiornik i grobla piętrząca zbiornika z przelewem bezpieczeństwa. Fot.: Ryszard Majewicz



Kałuża ekologiczna w strefie cofkowej zbiornika. Fot.: Ryszard Majewicz

Dodatkowa mikroretencja uzyskiwana w postaci kałuż ekologicznych, to najnowszy „trend” w działalności prorretencyjnej i proekologicznej. Kałuże są elementami bardzo cennej retencji rozproszonej – ograniczającej negatywne zjawiska powodziowe, skracające zjawiska susz i wzbogacające bioróżnorodność leśną. W nadleśnictwach PGL Lasy Państwowe jest niezliczona ilość wodospustów na drogach leśnych. Tam gdzie jest to możliwe, sytuuje się kałuże ekologiczne dla retencjonowania spływających wód. Poniżej: kałuża ekologiczna przy najprostrzym (drewnianym, jednobelkowym) typie wodospustu w Nadleśnictwie Jugów.



Fot.: Ryszard Majewicz

Wiadomo, że należy retencjonować jak najwięcej wody powierzchniowej w Kraju. Ta retencja jest tym cenniejsza - im wyżej umiejscowiona w zlewni rzecznej. Poniżej: najwyżej położone sztuczne zbiorniki retencyjne w Polsce – w Nadleśnictwie Szklarska Poręba, na płaskowyżu pod Śnieżką.



Fot.: Ryszard Majewicz.

Przykładem możliwości lokalizacji budowli hydrotechnicznych na Obszarze „Natura 2000” są zbiorniki retencyjne w Nadleśnictwie Złotoryja, Leśnictwo Proboszczów (poniżej). Ciekawostką jest zastosowanie wyjątkowego, i przez to najdroższego kamienia, czyli skały bazaltowej. Okazało się, że ze względu na bliską dostępność tej skały w tym rejonie - całkowity koszt jej wbudowania w budowlę wodne był najniższy z możliwych, co jest zgodne z warunkami Projektów „małej retencji” Programów Operacyjnych Infrastruktura i Środowisko UE. Dzięki temu, wykonane w okolicznych lasach zbiorniki wyglądają wyjątkowo.



Fot.: Archiwum RDLP we Wrocławiu.

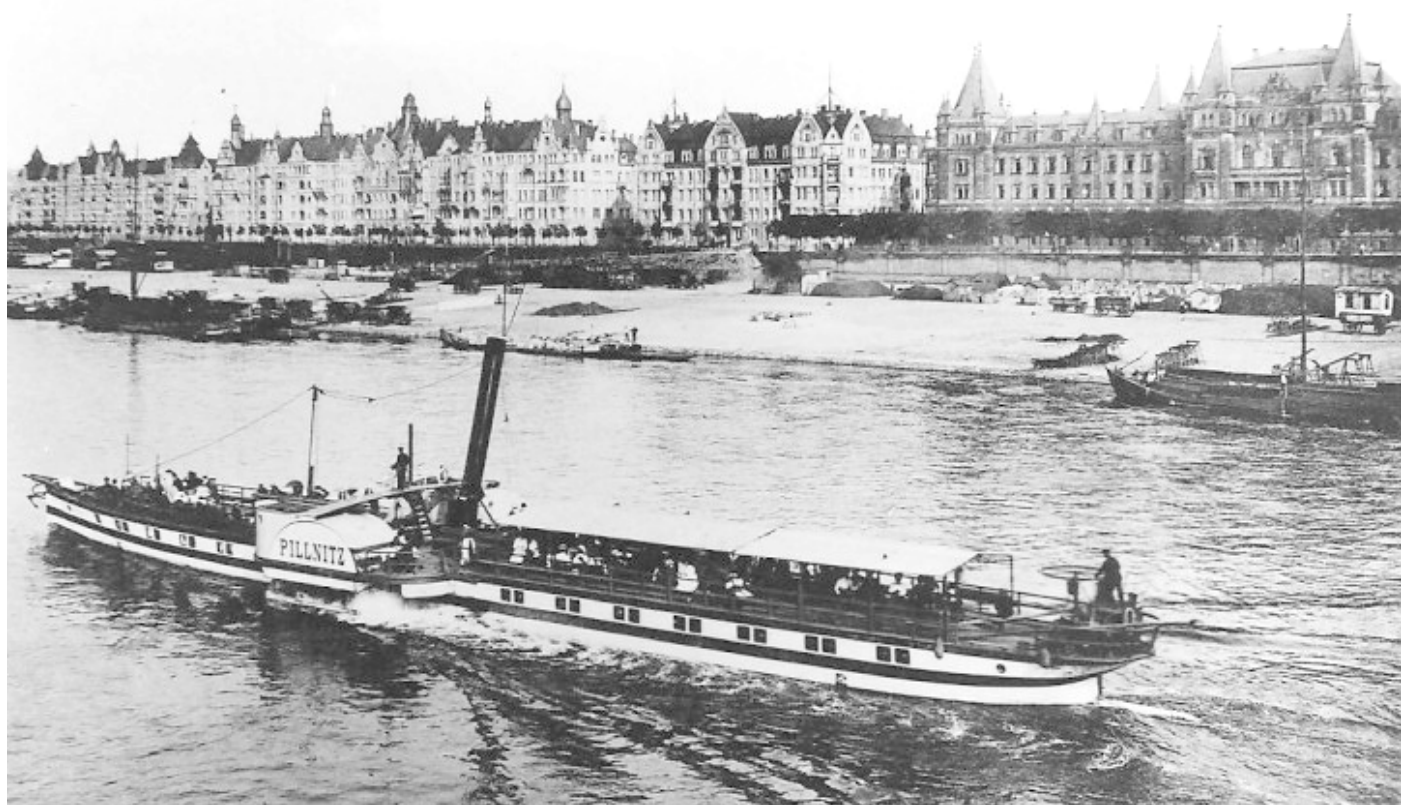
Ryszard Majewicz
St. Specjalista ds. gospodarki wodnej
Koordynator regionalny
Wydział Koordynacji Projektów Środowiskowych
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych we Wrocławiu

Diesbar ex Pillnitz (do 1927 roku)

Długość	52,72 m
Szerokość	5,07 m nad nadkolem: 10,28 m
Zanurzenie maksymalne	1,05 m
Załoga	4 osoby: szyper, marynarz, mechanik, palacz
Napęd	2 maszyny parowe, dwu- cylindrowe
Zużycie węgla	Ok 450 kg/h
Moc maszyny:	110 KM (81 kW)
Maksymalna prędkość	w górę rzeki: ok. 12 km / h w dół: ok. 14 km / h
Śruba napędowa	2 śruby 10-ramienne o średnicy 3,80 m
Dozwolona liczba pasażerów	292 (liczba miejsc siedzących 164)

Pasażerski statek parowy Diesbar został zbudowany w 1883 roku w stoczni Blasewitz. Został nazwany Pillnitz na cześć miasta i zamku o tej samej nazwie, które znajduje się powyżej Dreżna. 15 maja 1884 wszedł do służby pracując aż do 1923 dla Saxońsko-Czeskiej firmy żeglugi śródlądowej. (SBDG). Po zaprzestaniu jej działalności statek znalazł się w nowo utworzonej w 1923 roku Saksońsko-Czeskiej Kompanii Żeglugowej (SBDA). Zimą 1926/27 r. został zmodernizowany. Otrzymał oświetlenie elektryczne, zamontowano toalety dla załogi i pasażerów. Statek otrzymał też mostek nawigacyjny ze sterówką. W 1927 r doszło do zmiany nazwy statku na Diesbar od miana wioski winiarskiej na Łabie. W latach 1927/28 statek otrzymał nową parową maszynę zbudowaną przez Dresdner Maschinenbau und Schiffswerft Uebigau AG, a zimą 1928/29 r. pomalowano go

Dresden — Johannstädter Ufer



Fot 1 Statek parowy jeszcze pod nazwą Pillnitz, pocz. XX wieku.

na biało. .

Latem 1943 r. Diesbar, podobnie jak wszystkie pa- rowce, przeszedł na użytkowanie armii. Po nalotach

na Drezno i zniszczeniu mostów nad Łabą w 1945 roku służył jako prom między Dreznem Neustadt i Johannstadt .

Po II wojnie światowej nie był użytkowany a wrócił do służby po remoncie w 1949 roku. Podczas remontu statku drewniane łopaty wiosłowe zostały zastąpione stalowymi. W latach 1950-1957 należał do VEB Deutsche Schiffs- und Umschlagzentrale (DSU). Po jego rozwiązaniu w 1957 roku utwo-

rzone VEB Fahrgastschiffahrt und Reparaturwerft Dresden, a od 1967 roku VEB Fahrgastschiffahrt Dresden . W październiku 1959 roku stary kocioł walczakowy został zastąpiony identycznym, całkowicie spawanym kotłem firmy VEB Dampfkesselbau Hohenthurm W latach 1962/63 zmodernizowano instalację elektryczną.

W 1972 roku statek został wycofany z ruchu. W okresie od 8 lipca do 30 września 1972 r. Na krótko był



Fot 2 Statek Diesbar w pobliżu Bad Schandau w 1974 roku.



Fot 3 -Diesbar- jest ostatnim parowcem bocznołowym z napędem na węgiel.

z powrotem w ruchu, a następnie ponownie unieruchomiony. W latach 1976/77 statek został wynajęty przez państwową żeglugę Czechosłowacką ČSPLO i pływał na Łabioe, na trasie Děčín - Hřensko . We wrześniu 1977 roku statek służył jako plan filmowy do koprodukcji Czechosłowacko- Sowieckiej pt. „Karl Marx – młode lata”. Poważne naprawy statku i silnika, które rozpoczęły się w latach 1977/78, zostały odwołane ze względów ekonomicznych i statek został przycumowany w Neustädter Hafen w Dreźnie w 1978 roku .

W 1983 roku parowiec został wpisany na listę zabytków. Tego samego roku grupa pasjonatów założyła Stowarzyszenie „Elbeschiffahrt”, którego celem była odbudowa statku. W ten sposób statek uniknął rozbiórki. W okresie do 28 czerwca 1986 r. przeprowadzono jego częściową przebudowę. W 40. rocznicę powstania NRD statek został ponownie oddany do użytku po przebudowie zgodnie z zabytkowym jego planem z 1928 r. 7 grudnia 1992 r. Diesbar został wyniesiony na pochylnie stoczni Laubegaster. Tu-

taj odbył się remont kapitalny i szeroko zakrojona modernizacja statku. 15 czerwca 1993 roku statek został ponownie oddany do użytku. W latach 2001/2002 oraz 2010/2011 dokonano bieżących napraw w stoczni. Silnik parowy został wyremontowany, a kocioł parowy zrekonstruowany w HSI Turbinenstahlbau Dresden-Übigau GmbH . Obecnie statek jest używany głównie do specjalnych wycieczek pod hasłem „Technika dla dzieci”.

8 września 2016 r. we wczesnych godzinach rannych w bunkrze węglowym statku wybuchł pożar. Nie spowodował jednak większych zniszczeń. Po gruntownym wyczyszczeniu statku i silnika był ponownie używany. Jest napędzany prawdziwie unikatowym na skalę światową silnikiem. Jest to silnik parowy, oscylacyjny, niskociśnieniowy, dwucylindrowy, z wtryskiem kondensacji o mocy 110 KM. Został zbudowany przez firmę „John Penn and Sons” w Greenwich dla parowca łopatkowego Pillnitz powstałego w 1857 roku .

Mariusz Gaj

LOTNICTWO

Pomnik polskich skrzydeł

Dzieje polskiego lotnictwa nie wymagają żadnych upiększeń. To historia ludzi prawych, dla których niezbywalne wartości: Bóg – Honor – Ojczyzna oraz niepodległość i suwerenność miały zawsze, bez względu na okoliczności, priorytetowe znaczenie.

Słowa te autorstwa gen. broni w st. spocz. pil. prof. dr hab. Jerzego Gotowały, które są kwintesencją dziejów polskich skrzydeł „z gapą w herbie”, szczególnego znaczenia nabrały 5 XI 2016 r., w chwili gdy na warszawskim cmentarzu powązkowskim dokonano wmurowania kamienia węgielnego pod Pomnik Chwała Lotnikom Polskim. Latać – to piękne słowo, to zwrot nawiązujący do motywu mitologicznego Ikara, o którym „wszyscy piszą choć to Dedal doleciał”. To spora dawka wyrzeczeń, to długie szkolenie, to stałe balansowanie na granicy życia i śmierci. Bo śmierć lotnika, żołnierza „piątej broni” była i jest typowa nawet dla powietrznych asów, z których

los sobie strasznie zadrwił. Ww. pomnik Chwała Lotnikom Polskim, przedstawiający dziecięcy samolot z papieru, startujący z symbolicznego, podświetlonego pasa startowego, obok którego znajdują się polski lotniczy wojskowy orzełek, lotnicza gapa – odznaka pilotów wojskowych i personelu latającego przedstawiająca orła w locie z wieńcem laurowym w dziobie, odznaka symbol Aeroklubu Polskiego, „Żuraw” Polskich Linii Lotniczych „Lot” i symbol Państwowych Zakładów Lotniczych, powstały wg projektu mgr inż. arch. Wojciecha Kudelskiego odsłonięto ku czci „polskich orłów” na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie w 2018 r. W gronie ww. elementów



pojawił się zapis – gapa. Rzeźbiarz i medalier rodem z Płocka prof. Władysław Gruberski, absolwent krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych i wykładowca warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych stworzył odznakę lotniczą tak nazwaną potocznie. W dobie III Rzeczypospolitej znaczenie zielonego wieńca w gapie jest jednak mało znane wśród personelu latającego czego sam doświadczyłem zapytany onegdaj przez młodych pilotów z 23. Bazy Lotnictwa Taktycznego im. ppłk. pil. J. Zumbacha z Mińska Mazowieckiego co on znaczy? A przecież gapa z bojowym, zielonym wieńcem jest w Rzeczypospolitej najważniejszym, specjalistycznym odznaczeniem służby pilota i nawigatora wojskowego Sił Powietrznych.

Gapę do lotniczego świata wprowadził rozkaz nr 24/19 z 19 II 1919 r. opublikowany w Dzienniku Rozkazów Ministra Spraw Wojskowych 4 III 1919 r. zaś w III Rzeczypospolitej po raz pierwszy bojowy, zielony wieńec nadano do niej rozkazem Dowódcy Sił Powietrznych nr 1/73 z 30 IX 2009 r. 28 pilotom nawigatorom krakowskiej 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego za loty bojowe nad Afganistanem i Irakiem w związku z służbą tam w ramach Polskiego Kontyngentu Wojskowego! I o ile powszechnie znanym jest fakt, że gapa z wieńcem w którym znajduje się biało-czerwona szachownica tworzy logo Sił Powietrznych Rzeczypospolitej to czy jednak znane jest powszechnie znaczenie zielonego wieńca do niej? Po raz pierwszy prawo do jej noszenia zdobywali lotnicy polscy

podczas zapomnianej wojny polsko – ukraińskiej 1918/1919 r. w chwili gdy w powstającym Lotnictwie Polskim znajdowała się niebywała „mozaika” personelu latającego i naziemnego.

Z natury pracy obracałem się w środowisku wojskowym, przeważnie mi równych i obserwowałem „docieranie się” różnych grup rozmaitego pochodzenia pod względem służby wojskowej. Z początku z ciekawością i humorem, potem prawie z rozpaczą patrzyłem na zgrzyty i owo „docieranie się”, które miało na celu stworzenie kadry oficerskiej, potrzebnej dla będącej już w toku wojny. Czasu było mało i sprawa wymagała dużo dobrej woli i bardzo przemyślanego podejścia.

Z grubsza grupy tworzyli:

1. Legioniści (zwani przez niektórych „patentowanymi” Polakami),
2. Tak zwani „kacapi” których łatwo było poznać po akcencie,
3. C und K „centusie” austriackie,
4. Echte - Polacy z zaboru niemieckiego,
5. Hallerczycy,
6. „Przybłędy” z rozmaitych krajów, nawet nie pretendujący do miana Polaków, ale i mówiących po polsku. W służbie bardzo często byli lepsi od otaczających ich „prawdziwych” Polaków,

armiach, zwyczaje i nawyki z tym związane, czyniły proces „docierania się” bardzo trudnym. Były i małe wyjątki. Nigdy i nigdzie w polskich siłach zbrojnych nie brakowało tzw. łazików, (piękne i precyzyjne wyrażenie, szybko uzupełniło mój słownik wojskowych określeń). Ciekawe, że szczególnie dużo łazików, unikających jak zarazy służby frontowej i nic nie robiących w armiach zaborczych, tłumacząc to patriotyzmem, zachowało swoje zwyczaje i w armii ojczystej. Podobnie zresztą jak wielu Polaków wykręcało się od płacenia podatków, tłumacząc się (i słusznie), że nie chcą wzmacniać skarbu zaborcy, robili to samo w wolnej Polsce, już niczym się nie tłumacząc. Opisując rozmaite grupy, chcę podkreślić, że



7. Ochotnicy, młodzi i starsi, którzy rozpoczęli służbę w szybko powstających siłach zbrojnych odradzającej się Polski.

Cała ta mozaika, z małymi wyjątkami, była patriotyczna, bardzo często entuzjastyczna i owiana szczerą chęcią zrobienia dobrej roboty dla ojczyzny. Długoletnia niewola, służba w zaborczych

staram się to robić na podstawie moich doświadczeń, wrażeń i obserwacji, które nie pretendują do żadnych naukowych badań j tego zagadnienia i proszę, by tak były przyjęte. Dotyczą one przede wszystkim środowiska lotniczego, ale w pewnym stopniu odzwierciedlają nastroje i w innych rodzajach broni. Trzeba też tu koniecznie pamiętać,

że byłem „cywilem w wojsku i nie miałem mentalności wojskowej ani z powołania, ani z zawodu.

Tak oddając prawdziwy „klimat niepodległości 1918 r.” wspominał Waclaw Makowski, który w końcu tego roku znalazłszy się w lotnictwie polskim, w styczniu 1919 r. został awansowany do stopnia podporucznika i skierowany na teoretyczny kurs oficerów lotniczych w Warszawie. Następnie w maju tegoż roku skierowano go na kurs pilotażu w Niższej Szkole Pilotów w Krakowie, którą ukończył w lipcu 1919 r. jako pierwszy uczeń w niej wyszkolony, a po przeniesieniu do Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych w Warszawie stał się pierwszym pilotem wojskowym wyszkolonym od podstaw w niepodległej Polsce (W. Makowski, *Cywil w wojsku – wspomnienia z życia i wojen*, Warszawa 2010, t. I). Wspomniany płk. Zygmuntowicz w cytowanym powyżej artykule zapisał: *Z chwilą zakończenia wojny światowej [Wielkiej Wojny 1914 - 1918] i odrodzenia Państwa Polskiego [w 1918 r.], wyłoniła się konieczność utworzenia własnego lotnictwa. Warunki, w jakich zaczęło się tworzyć młode lotnictwo polskie, były bardzo trudne, gdyż:*

- 1. na terenie Polski okupanci nie pozostawili żadnego przemysłu lotniczego.*
- 2. Cały kraj, będąc terenem walk wojny światowej, został zniszczony.*
- 3. Tworzenie Polski odbywało się podczas walk z bolszewikami,*
- 4. Materiał [pisownia zgodna z oryginałem w całym tekście] lotniczy, pozostawiony po okupantach, był bardzo nikły i w dodatku zniszczony, oraz przesta-rzały.*
- 5. Dostawa materiału z innych państw była niezmiernie*

utrudniona z powodu sabotażów wrogich nam sił. 6. Brakło odpowiednich sił fa-łchowych w kraju. Mimo to, kilka eskadr już na początku bierze udział w walkach z Ukraińcami [1918 - 1919], a później z bolszewikami [1919 - 1920]. Eskadry te zostały stworzone bądź z zasobów pozostałych po okupantach, bądź też, z nadeszłych z Francji z grupą wojsk. gen. [Józefa] Hal-łera, transportów [„Błękitnej Armii”]. *Działalność lotnictwa na fron-cie w walce o niepodległość Ojczyzny to jedna z najjaśniejszych kart naszej historii wojny 1918 - 1920 r. Szczególnie na froncie południo-wo - wschodnim, w walkach z hordami [1. Armii Konnej Siemiona] Budiennego [Budionnego], lotnictwo nasze oddało nieocenione usługi. Działalność ta była podkreślana niejednokrotnie w rozkazach Naczelnego Dowództwa [Wojska Polskiego]. W walkach tych śmierć lotniczą znalazło 120 lotników pol-łskich i 3 - ch oficerów amerykańców [ochotników z USA] (z 7 - ej Eskadry Lotniczej imienia [Tadeusza] Kościuszki, która walczyła pod dowództwem płk. C.[edrica] Faunt le Roy’a). Tradycja lotnicza działalności i bohaterstwa lot-łników amerykańskich żyje w pamięci całego spo-łeczeństwa polskiego. Racjonalna organizacja i właściwe stworze-łnie podstaw dla przyszłego rozwoju lotnictwa rozpoczyna się dopiero z chwilą zawarcia pokoju z bolszewikami [w 1921 r. w Rydze].*

Pamiętajmy zatem o „pierwszych rycerzach spod znaku gapy z zielnym wieńcem”.

Andrzej Olejko

Z CYKLU: „SKĄD SIĘ TO WZIĘŁO”

TAXI

Czy zastanawialiście się kiedykolwiek skąd się wzięło tak powszechne na całym świecie słowo: taxi ? Czyli taksówka – wóz biorący opłatę za przejazd wg licznika, taksomierza ?

Wzięło się od skrótu nazwiska rodziny, która monopolizowała przewozy pocztowe i osobowe w dobie ich rozpowszechniania, w czasach rozwoju regularnego (wg rozkładów jazdy) kursowania dyliżansów w krajach Europy zachodniej od XVI do XIX wieku. O czym można się dowiedzieć podczas zwiedzania Muzeum Powozów, mieszczącego się w zabytkowym spichlerzu w Galowicach pod Wrocławiem.

Wg: https://pl.wikipedia.org/wiki/Thurn_und_Taxis - w XIII wieku lombardzka rodzina de la Torre (torre po włosku znaczy „wieża”) rezydowała w Bergamo. Wieża (niem. Turm) w rodzinnym herbie stała się Thurn, a borsuk (wł. tasso, niem. Dachs) przekształcił się w Taxis.

W 1490 Franz von Taxis na rozkaz cesarza Maksymiliana I zajął się przewożeniem listów pomiędzy rezydencjami monarchy w Innsbrucku i Brukseli. Ponieważ okazał się niezwykle skuteczny, w 1517 jego rodzina otrzymała przywilej przewozu korespondencji wszystkich obywateli. Wkrótce dzięki staraniom Taxisów powstał pierwszy system pocztowy o zasięgu międzynarodowym dostępny dla każdego. Przez lata rodziny Taxisów i skoligaconych z nimi Thurnów zajmowały się przewozem korespondencji. Od ich nazwiska, pochodzą słowa takie jak Taxi - taksówka, oraz taksa - opłata.

O czym zaświadcza
Kpt „Nemo”

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

Redaktor Stanisław Januszewski, skład komputerowy: Marcin Bielka

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