



ARCHEOLOGIA PRZEMYSŁOWA

Biuletyn nr 79
do pobrania www.fomt.pl

ISSN 2544-9877

Rok VII listopad 2024

HISTORIA TECHNIKI

170 lat Górnośląskich Kolei Wąskotorowych

Górnośląskie Koleje Wąskotorowe (GKW) są jedną z największych atrakcji Szlaku Zabytków Techniki w województwie śląskim. Pociągi kursują tu właściwie nieprzerwanie od 1854 roku na historycznym odcinku dawnej kolei konnej, a od 1855 roku także parowej o rozstawie toru 30 cali pruskich (785 mm), która jako pierwsza połączyła najstarsze górnicze miasto Górnego Śląska – Tarnowskie Góry

z hutami, elektrowniami, ciepłowniami i innymi zakładami. W latach 90. XX wieku, wraz z noszącą znamiona gospodarczego sabotażu masową likwidacją górnośląskich zakładów przemysłu wydobywczego i hutnictwa, rozległa sieć połączeń, która dotąd rokrocznie przewoziła miliony ton ładunków, w błyskawicznym tempie padła ofiarą zmasowanych kradzieży oraz planowych likwidacji.

Tylko dzięki tytanicznej pracy grona entuzjastów, od 2003 roku zrzeszonych w Stowarzyszeniu Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (SGKW), a także zaangażowaniu władz miast Bytom, Tarnowskie Góry i Miasteczko Śląskie, przetrwała łącząca je wąskotorowa linia o długości 21 km wraz z niezbędną infrastrukturą, na której prowadzony jest regularnie ruch turystyczny.

Jubileusz 170-lecia GKW stał się okazją do wyjątkowego pożegnania lata 2024 roku jedną z największych z



– z Karbiem, dziś dzielnicą Bytomia. Tu powstała węzłowa stacja, z której trasa rozgałęziała się w kierunku południowo-wschodnim przez Siemianowice do Janowa i Katowic oraz w kierunku południowym do Wirku przez Chebzie, a w późniejszych latach sieć rozrosła się na cały okręg przemysłowy, łącząc setkami kilometrów torów bezpośrednio kopalnie węgla, rud żelaza i dolomitu

zorganizowanych w tym stuleciu kolejowych imprez okolicznościowych na Górnym Śląsku. W piątek, 13 września, rozpoczęto oficjalnie obchody 170-lecia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych. Jubileuszowe spotkanie niezwykle szerokiego grona osób i instytucji zaangażowanych w zachowanie historycznej kolei miało miejsce w bytomskim Teatrze Rozbark, który funkcjonuje w jednym z



budynków nieczynnej już kopalni „Rozbark”. To z niej w maju 2001 roku wyruszały ostatnie pociągi towarowe GWK z miazem węglowym do Elektrowni „Chorzów”. Wydarzenie uświetnili swoją obecnością liczni przedstawiciele władz samorządowych, spółek i fundacji kolejowych, a także organizacji miłośników kolei, służb, wojska, policji, straży pożarnej i organizacji związkowych. Po przedstawieniu zarysu dziejów GWK przez przedstawicieli SGKW, goście kolejno zabierali głos, dziękując za dziesiątki lat zaangażowania w zachowanie i rozwój historycznej kolei pracownikom i wolontariuszom. Nie zabrakło licznych przedstawicieli mediów lokalnych oraz wydawnictw z branży kolejowej. Uczestnicy wydarzenia przewiezieni zostali następnie zabytkowymi już ikarusami na przystanek Tarnowskie Góry Kopalnia Srebra, z którego po przesiadce na okolicznościowy pociąg prowadzony parowozem „Rys” TKb 27 pojechali do stacji Bytom Karb Wąskotorowy. W parowozowni, która magicznym sposobem zmieniała się w industrialną restaurację podano gościom obiad. Kolejnym punktem programu był przejazd pociągiem prowadzonym parowozem TKb 27 do Miasteczka Śląskiego i powrót do bytomskiej parowozowni, gdzie przy kolacji szczęśliwie zakończył się uroczysty dzień.

Z powodu prognozowanego gwałtownego załamania pogody i długotrwałych opadów deszczu już trzy dni wcześniej organizatorzy, czyli SGKW oraz miasta Bytom, Tarnowskie Góry i Miasta Gwarków - Lokalna Organizacja Turystyczna ogłosili przesunięcie terminu kursowania pociągów i wszelkich wydarzeń ogólnodostępnych planowanych początkowo na weekend 14-15 września na 5-6 października. Przy tej okazji ujawniono też, że spośród przewidzianych atrakcji pojawią się na GWK pociągi prowadzone dwoma

parowozami – bytomskiego „Rysia” miał wspomóc parowóz „Las” z Zabytkowej Stacji Kolei Wąskotorowej w Rudach. 20 września dotarł on do Bytomia – transportem samochodowym. W mediach społecznościowych pojawiły się liczne pytania o możliwość odtworzenia połączenia Bytomia z Rudami przez Gliwice, które funkcjonowało do połowy lat 90. XX wieku. W konsekwencji późniejszej kradzieży nawierzchni torowej i fizycznej likwidacji odcinka Nowy Karb – Gliwice Wąsk. przez PKP realizacja takiego projektu nie wydaje się dziś możliwa. Co więcej, pomimo faktu, że dalszy odcinek Gliwice Wąsk. – Racibórz Markowice został wkrótce po wstrzymaniu ruchu planowego (1991 rok) wpisany w wojewódzki rejestr zabytków, Gliwice wybudowały w śladzie wąskiego toru do granicy z Nieborowicami ścieżkę rowerową, co rodzi słuszne pytania o zgodność tej inwestycji z prawem.



27 września miał miejsce pierwszy w XXI stuleciu przejazd techniczny w podwójnej trakcji parowej na torze o prześwicie 785 mm. Drużyny parowozowe ćwiczyły rozruch i hamowanie pociągu na szlaku Bytom Karb Wąsk. – Miasteczko Śl. Wąsk. Jest tu pod dostatkiem łuków i profili o górskiej charakterystyce, które wymagają od maszynistów małych, 70-konnych parowozów prawdziwie mistrzowskich umiejętności, by poprowadzić skład wagonów o masie brutto wielokrotnie większej od masy lokomotywy. Równocześnie sprawdzono stan szlaku po ulewnych deszczach, które zgodnie z prognozami przeszły nad Śląskiem 14 i 15 września i spowodowały poważne uszkodzenia wielu linii kolejowych. Górnośląskie wąskie tory przetrwały nawałnice szczęśliwie bez szwanku. Regularne prace wolontariuszy SGKW w zakresie utrzymania budowli i rowów odwadniających na pewno się przysłużyły.

Nadszedł wreszcie wyczekiwany weekend 5-6 października. Pomimo umiarkowanej temperatury i sporego zachmurzenia, 170-lecie GKW zgromadziło rzesze mieszkańców Bytomia i okolic, a także wielu turystów z odleglejszych stron. Imponująco przedstawiał się specjalny sobotnio-niedzielny rozkład jazdy. Na odcinku Bytom Wąsk. – Bytom Karb Wąsk. uruchamiano 10 par pociągów, na odcinku Bytom Karb Wąsk. - Tarnowskie Góry Wąsk. 7 par pociągów, w tym dwa wydłużone do stacji Miasteczko Śl. Wąsk. Po raz pierwszy w historii przewozów turystycznych na górnośląskich wąskich torach miała miejsce możliwość podróżowania wąskim torem pomiędzy Bytomiem i Tarnowskimi Górami praktycznie co godzinę, w dodatku z dominującą trakcją parową: „Las” prowadził trzy pary pociągów w kierunku Tarnowskich Gór, a „Ryś” obsługiwał większość wahadłowych kursów z Karbia do Bytomia. Pozostałe pociągi prowadziły lokomotywy spalinowe.



Gości słynnego dzierżawcy portretował znany karykaturzysta. Dla dzieci przygotowano industrialny plac zabaw, gdzie animatorzy na stanowiskach pomagali sprawdzić im i ich opiekunom pamięć, koncentrację, zmysł konstrukcyjny, celność i zdolność współpracy i inne talenty. Dla młodzieży i starszych entuzjastów przygotowano kolejną atrakcję - symulator pracy maszynisty elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57. Tuż obok rozstawił swój namiot Urząd Transportu Kolejowego – w ramach kampanii Kolejowe ABC nosorożec Rogatek zachęcał wszystkich do zachowywania bezpieczeństwa na przejazdach. Jakby tego było mało, PKP Polskie Linie Kolejowe miały również nieopodal stoisko swojej kampanii BEZPIECZNY PRZEJAZD.

Przed 20 laty rozgrabiona została największa w Polsce stacja wąskotorowa w Maciejkowicach. Odtąd Bytom Karb Wąsk. pozostaje największą taką stacją. Tory nieużywane w ruchu rozkładowym pozwalają na swobodne manewry i dodatkowe atrakcje na szynach. Jeden z dłuższych torów stacyjnych przeznaczono dla drezyny ręcznej, umożliwiając grupom śmiazków przejazd kilkuset metrów tam i z powrotem. Na innym torze działało kolejowe ratownictwo techniczne, którego pracownicy demonstrowali wstawianie wykolejonej węglarki Wddxh na tor. Zorganizowano też dwa pokazy zderzenia pociągu z samochodem. Kulminacyjnym punktem sobotniego programu była pierwsza w historii Górnośląskich Kolei Wąskotorowych parada lokomotyw, tym ciekawsza, że w świetle reflektorów po zapadnięciu zmroku. Kolejno zaprezentowane zostały wszystkie serie czynnych lokomotyw spalinowych stacjonujące obecnie w lokomotywni Bytom Karb Wąsk. – WLs75, Lyd1 (WLs 150), Lyd2, Lxd2, a po nich parowozy „Ryś” Tkb 27 i „Las49” 3343. Obydwa czynne obecnie parowozy służyły do lat



Na stacji Bytom Karb Wąsk. przygotowano szereg atrakcji, które pozwalały na aktywne spędzenie tutaj nawet całego dnia. Co godzinę przewodnik zbierał przy nastawni BK w grupę chętnych do oprowadzenia po zabudowaniach i zakamarkach stacji i wysłuchania opowieści o jej historii i ciekawostkach. Zainteresowani budową lokomotywy mogli obejrzeć lokomotywę Lxd2 od spodu i jej wnętrze. W Izbie Tradycji będącej namiastką muzeum można było obejrzeć interesującą ekspozycję, odwiedzić sklep z pamiątkami i nabyć koszulki, kalendarze, kubki czy magnesy. Fundacja Osobliwości objęła pieczę nad słynną „salonką” Asxh z 1912 roku – każdy mógł podjąć dialog z aktorem w roli Rudolfa Pringsheima, wybitnego zarządcy którego dziełem był ekonomiczny sukces i rozwój GKW w drugiej połowie XIX wieku, snującym swoją opowieść.



80. XX wieku w górnośląskich zakładach hutniczych – „Ryś” w hucie cynku w Szopienicach, „Las” w hucie „Zygmunt” w Bytomiu.

Wieńcząc uroczystości 170-lecia tydzień później, w sobotę 12 października zorganizowano komercyjne pociągi z fotostopami dedykowane miłośnikom kolei. „Rajza po glajzach” („podróż po szynach” po śląsku) zgromadziła szerokie grono entuzjastów z całej Polski i nie tylko. Na wąskotorową trasę z Bytomia do Miasteczka Śląskiego wyprawiono pociąg pasażerski z wagonami letnimi prowadzony lokomotywą Lxd2, za którym podążał zainscenizowany pociąg towarowy z dwoma czteroosiowymi brankardami i wagonami serii

Kdxh, Pdxh, Rdxh i Wddxh prowadzony przez parowozy „Las49” i „Ryś”. Połączone od strony budek małe parowozy zaprezentowały się we wzorcowej konfiguracji trakcji podwójnej stosowanej na kolejach polowych na początku XX wieku. Kto wie, czy podobnie nie wyglądały cięższe pociągi na GKW, gdy nie było jeszcze potężnych cztero- i pięcioosiowych tendrzaków, które zdominowały ruch towarowy w późniejszych dekadach? Kolejowym fotografom pogoda tym razem wreszcie dopisała, błękitne niebo z białymi obłokami pięknie uzupełniło kadry z pociągiem ruszającym w kłębach pary.

Marzenie o przywróceniu do ruchu 40-tonowego górnośląskiego tendzaka, który dysponując mocą 5 „Rysi” lub „Lasów” w pojedynkę prowadziłyby cięższe pociągi, bez względu na wzniesienia, a przy tym byłby sam w sobie unikalną światową atrakcją w dziedzinie turystyki kolejowej, nie opuszcza entuzjastów zrzeszonych w SGKW. Stowarzyszenie zabiega na razie o środki pieniężne w ramach budżetów obywatelskich. Na mieszkańców Bytomia czekają pod numerami 54 i 55 dwa projekty: renowacja parowozu Tw47 (typ „Bytom”) oraz remont wagonów osobowych.

Jakub Halor

ZABYTKI TECHNIKI

Czy elbląski właściciel mleczarni Hermann Schroeter był armatorem?

O spółce żeglugowej (Schiffahrtsgesellschaft) H. Schroeter & Co. działającej w Elblągu dotąd (2024 rok) niewiele wiedzieliśmy. Waldemar Danielewicz, jeden ze współautorów wydanej w 2012 r. książki 100 lat żeglugi pasażerskiej Ostróda – Iława – Elbląg 1912-2012, zawarł w niej krótką notkę:

„Firma założona około 1900 r. do obsługi połączeń na Kanale Elbląskim oraz na liniach Elbląg-Gdańsk (Elbing-Danzig) i Elbląg-Bągart (Elbing-Baumgarth). Jej głównym udziałowcem był Hermann Schroeter, August i Alexander Hildebrandt oraz August Steffen. Siedziba firmy mieściła się w Elblągu przy ul. Wasserstrasse 73 (dz. ul. Wodna), a później przy Fischer Vorberg 33 (ob. ul. Rybna). Natomiast w Bągarcie interesy firmy nadzorował kapitan Steffen August. Przeszła istnieć około 1936 r.”

W tym miejscu trzeba dodać, że w książce adresowej Elbinger Wohnungs-Anzeiger 1904. Adress-Buch für Stadt- und Landkreis Elbing nebst Stadt- und Theaterplan (wydawca: Otto Siede) figuruje jeszcze jeden współnik – Wilhelm Klein. Przy czym błędnie podaje się w tej książce nazwę spółki tj. H. Schrödter & Co. Schiffahrts-Gesellschaft Elbing-Baumgarth, mimo że dalej prawidłowo wymienia się imię i nazwisko współnika – Hermann Schroeter. Identyczna informacja (z błędem) powtórzona została w książce adresowej na rok 1908.

Jakkolwiek brakowało innych danych dotyczących osoby H. Schroetera, to na podstawie dostępnych ksiąg adresowych, lokalnej prasy, przewodników, rozkładów rejsów oraz opracowania Waldemara Danielewicza p.t. Statki Kanału Elbląskiego 1860-



Motorowiec „Pfeil” na pocztówce z około 1912 r. Ze zbiorów R. Kowalskiego

2012 można było przybliżyć działalność wymienionej spółki.

Mianowicie w 1903 r. firma Schroeter & Co. odkupiła od elbląskiego armatora Augusta Zedlera statek „Martha” (rok budowy: 1892), który dalej pływał pod niezmienną nazwą. Był to średniej wielkości parowiec, dowodzony przez kapitana Augusta Steffena. Wypada nadmienić, że ów statek po II wojnie światowej został nazwany „Błażej” i zachował się do naszych czasów. Obecnie jako „Jantar” stacjonuje w Bydgoszczy. Ostatnio w Elblągu rysuje się szansa powrotu tego statku, zgłoszono bowiem jego zakup w Budżecie Obywatelskim na rok 2025.

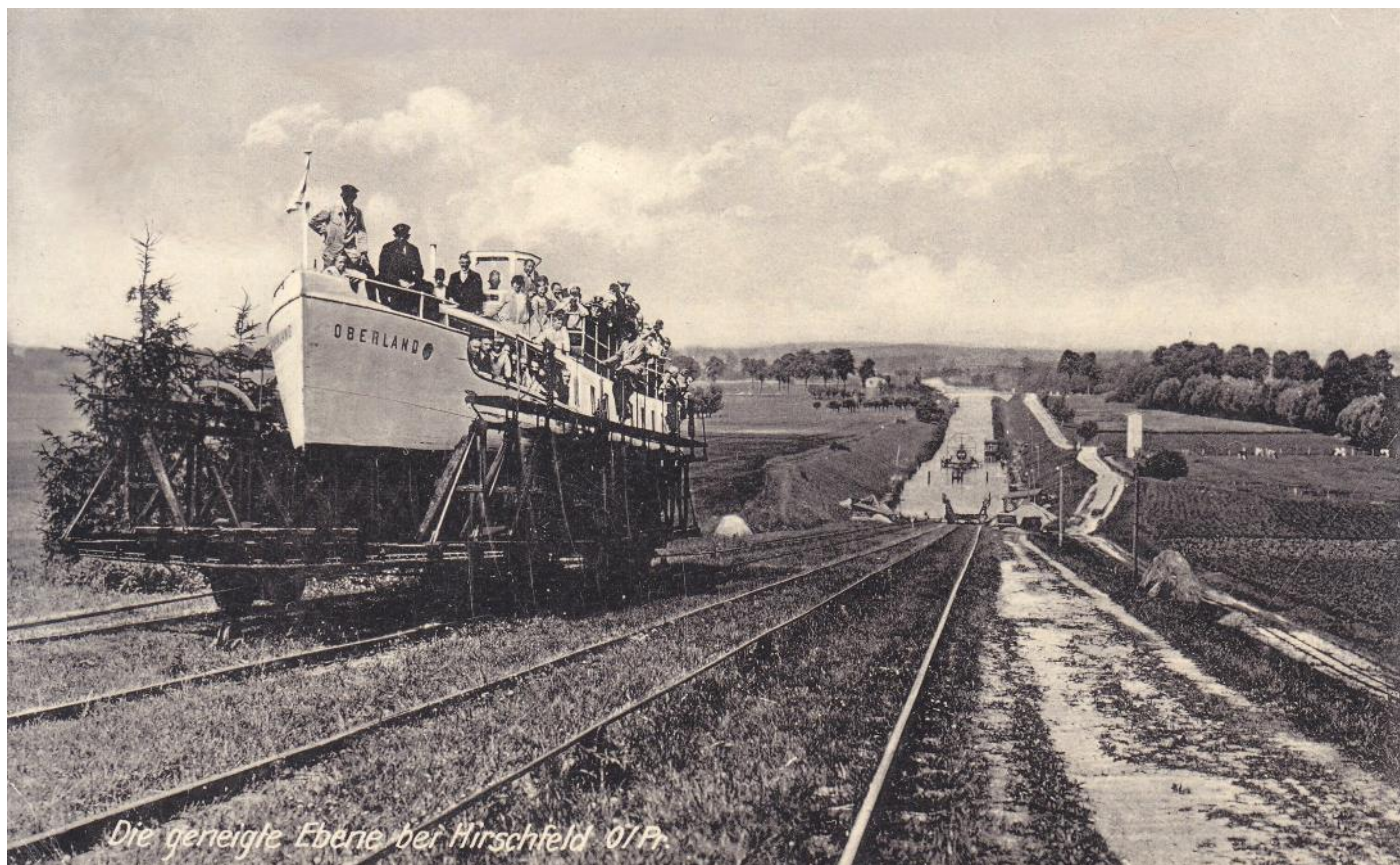
„Martha” – należąca jeszcze do Zedlera – cztery razy w tygodniu kursowała przez jezioro Druzno, z obowiązkowym zawinięciem do przystani przy słynnym zajeździe „Trzy Róże” w Żukowie (obecnie Węgle-Żukowo). Potem płynęła rzeką Dzierżoń do Starego Dolna i do Bągartu. Po zmianie właściciela trasa w zasadzie nie uległa zmianie. Szlakiem statku „Martha” podążała łódź motorowa „Tragheim” (zbudowana dla spółki Schroetera w

1909 r.) , która docelowo pływała do Nowego Dolna albo na pochylnie.

W 1911 r. spółka nabyła motorowy statek pasażerski „Pfeil”, który początkowo pływał na trasie Elbląg – Malbork, natomiast od 1925 r. przewoził turystów z Elbląga do pochylni Jelenie.

W księdze adresowej (Elbingerwohnungs-Anzeiger) na rok 1912 pod adresem Am Elbing 25 figuruje firma pod nazwą: H. Schroeter & Co., Schiffsfahrtsgesellschaft Elbing-Baumgarth. Pod tym samym adresem mieszkali: August Steffen – Reedereibesitzer (właściciel przedsiębiorstwa żeglugowego), Johann Steffen – Schiffsführer (kierownik statku).

Po sprzedaniu statku „Martha” firma Schroetera przeprowadza się w 1925 roku na Wasserstraße nr 73. Od 1927 r. flagowym statkiem tego armatora był motorowiec pasażerski „Oberland” – użytkowany przez niego do co najmniej 1934 r. Z początkiem lat 30. ubiegłego wieku spółka organizowała specjalne rejsy na pochylnie: całodniowe i krótsze, na wniosek towarzystw, szkół, związków i



Die geneigte Ebene bei Mirschfeld 079.

Motorowiec „Oberland” na pocztówce wysłanej 21 sierpnia 1932 r. z Elbląga do Holandii.

Ze zbiorów A. Witusa

zrzeszeń. Według rozkładu rejsów na 1935 rok firma Reederei H. Schroeter & Co. miała codziennie obsługiwać (w okresie od 30 maja do 15 września) linię Elbląg – Tarda. W roku następnym na tej trasie przewozili pasażerów już inni elbląscy armatorzy...

Z dziejów mleczerii H. Schroetera

W przeciwieństwie do armatora Schroetera o właścicielu mleczerii w Elblągu o tym samym nazwisku dużo informacji można znaleźć na Elbląskiej Gazecie Internetowej (www.portel.pl). Nadto Christa Mühleisen zamieściła obszerne opracowanie p.t. „Molkerei Schroeter” na stronie internetowej (www.aefl.de).

Mianowicie Hermann Schroeter (Schröter) urodził się 7 maja 1853 r. we wsi Stróżyń (Silberbach) k. Morąga. Pochodził z chłopskiej rodziny, która mieszkała w Stróżyń od 300 lat i była bardzo szanowana za swoją gospodarność. Hermann choć nie był bardzo wykształcony, to jest przykładem człowieka sukcesu. Naukę rozpoczął w miejscowej szkole, a następnie kontynuował ją w Miłakowie.



Hermann Schroeter (1853-1928)

Po ukończeniu szkoły powszechnej, jak jego przodkowie zajęą się rolnictwem. W 1879 r. wraz z żoną Huldą z domu Kroll przejął ziemię dziadka i teścia w Stankowie (Stümswalde) w pow. Pasłęckim.

W 1883 r. Hermann Schroeter uruchomił w Stankowie mleczarnię. Początkowo produkował tylko masło, a odtłuszczone mleko odsprzedawał swoim dostawcom. Sześć lat później postanowił założyć filię w Elblągu. W tym celu wykupił teren byłego zakładu wyrobów miedzianych. 18 listopada 1889 r. elblążanie mieli okazję nabyć pierwszy produkt nowej mleczarni – masło pięknie uformowane w jednofuntowych (0,5 kg) i półfuntowych z nazwiskiem właściciela mleczarni i opatrzone dekoracją w formie wieńca – informowała w dniu następnym gazeta „Altpreußische Zeitung”. Jednocześnie pismo dodało, że są na ukończeniu prace przy budowie mleczarni od strony Müh- lendamm (Grobli Młyńskiej). W tym miejscu trzeba dodać, że jeszcze w 1914 r. mleczarnia znajdowała się przy ulicy Äuserer Mühlendamm (Zewnętrznej Grobli Młyńskiej). Od 1917 r. była to już Hindenburgstraße, obecnie Józefa Bema.

W 1891 r. Schroeter kupił od Elbinger Aktien-Brauerei słodownię w Winnicy (Weingarten) i zaczął tam produkować ser tyłżycki. Z początkiem XX w. Schroeter prowadził tam również cukiernię „Kopenhagen”.

Jak podaje Juliusz Marek, do majątku Hermanna Schroetera należała również Gęsia Góra (Ganseberg). Schroeter uważający się za wielkiego patriotę w 1904 r. zbudował na szczycie tej góry drewnianą wieżę Bismarcka o wysokości 12 m. Odtąd Gęsią Górę zwano Górą Bismarcka. W 1939 roku (dwa lata po śmierci gen. Ericha Ludendorffa) na Gęsiej Górze odsłonięto pomnik „ku czci poległych elblążan”, który składał się z kamiennego kręgu oraz czterech prostych kolumn zakończonych łukiem, pod którym stał rzymski legionista z krótkim mieczem. Wówczas górę nazwano Ludendorffhohe (Wzgórze Ludendorffa). Pomnik został

zniszczony w latach 60. XX wieku.



Adresy w 1927 r. spółki żeglugowej H. Schroeter & Co, Wasserstr. 73 i mleczarni Hermanna Schroetera, Hindenburgstraße 25 a oraz reklama tejże mleczarni, a także działalności ubocznej Schroetera: młyn, piekarnia, rzeźnia. Fragment książki adresowej: Einwohnerverzeichnis und Nachschlagebuch der Stadt Elbing 1927/28, Elbing 1927

Obok mleczarni Schroeter zbudował dwie wille. W jednej, przy wjeździe do mleczarni, która miała nawet solarium na dachu, sam mieszkał, a obecnie zajmuje ją Graniczna Stacja sanitarni-Epidemiologiczna. Drugą willę, usytuowaną w ogrodzie za mleczarnią, wynajmowano weterynarzowi Ottonowi Lehmannowi. Po wojnie założono w niej przedszkole – obecnie Przedszkole Miejskie nr 8. W miejsce małych domów po stronie północnej przed mleczarnią w latach 30. Zbudowano dwa duże domy mieszkalne, które również były własnością rodziny Schroeter.

Według książki adresowej na rok 1930 przy ul. Hindenburgstraße nr 1 mieszkała właścicielka domu Hulda Schroeter, wdowa po właścicielu mleczarni. Posesje nr nr 3, 7, 9 i 11 należały również do Huldy, przy czym pod nr 7 mieszkał dr Otto Schroeter, dyrektor mleczarni, zaś pod nr 9 mieszkał Otto Lehmann, weterynarz.

Otto Schroeter (1887-1980), syn Hermanna i Huldy, absolwent elbląskiego gimnazjum i uniwersytetu w Lipsku z tytułem dr. filozofii, od 1918 r. pracował w

mleczarni. Jego brat Hans (zam. w Winnicy) zarządzał natomiast posiadłościami ziemskimi firmy, rzeźnią, cegielnią, tartakiem, gospodą i młynem. Prawdopodobnie nadzorował też inwestycje firmy, np. budowę elektrowni i wodociągu.

komandytową. Później (1935-1936) w elbląskiej mleczarni powstała elektrownia o mocy 250 kVA. W roku 1937 r firma kupiła w Krynicy Morskiej (Kahlberg) budynek dawnego hotelu „Zum Schwarzen Walfisch” (Pod Czarnym Wielorybem), gdzie urządzono restaurację mleczną, do której wyroby mleczne, w tym lody z czarnymi jagodami i świeżymi truskawkami dostarczano codziennie statkiem z Elbląga.

Po 1945 r. na terenie mleczarni początkowo mieściła się Fabryka Maszyn i Aparatów Elektrycznych. Był to w zasadzie duży warsztat, założony i prowadzony przez inż. Szwentnera. Później powstała Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska, przemianowana następnie na Elbląską Spółdzielnię Mleczarską, która przestała działać na początku XXI stulecia. Po lewej stronie drogi wiodącej do mleczarni funkcjonował niegdyś sklep firmowy, a w domku po przeciwnej stronie znajdowała się portiernia.

Z początkiem sierpnia 2003 r., jak podaje Lech Słodownik, przyjechało do Elbląga ponad 30 członków rodziny Schroeter. M. in.: Roswitha von der Heyden, Karola Hudoffsky i Brigitte Hoffman.

Przykłady reklam na łamach „Elbinger Verkehrswart”



Reklama z 16 maja 1929 r. Przekład: „Poznaj piękno przyrody Prus wschodnich. Oferuje się połączenie żeglugowe przez 5 pochylni i jeziora oberlandzkie do Tardy. Motorowiec „Hertha” wyrusza o godz. 7.30 w niedzielę – Zielone Świątki z Elbląga”. H. Schroeter i Sp.



Fragment elbląskiej książki adresowej z 1930 r. - Einwohnerbuch von Elbing, Elbing 1930

Po śmierci Hermanna – 3 marca 1928 r. schedą przypadła wdowie Huldzie, ale w jej imieniu firmą kierował syn Otto. Wymieniony w latach 1921-1933 był członkiem Izby Przemysłowo-Handlowej oraz członkiem stowarzyszenia miejscowych hodowców bydła mlecznego. W 1935 r. jednoosobową dotąd firmę przekształcono w rodzinną spółkę



Reklama mleka z 16 maja 1929 r. Przekład: „Pij mleko! Odwiedzajcie moją pijalnię mleka w Krynicy Morskiej. H. Schroeter Mleczarnia w Elblągu”.

Od grudnia 1927 roku, dwa razy w miesiącu, wydział turystyki elbląskiego magistratu wydawał bezpłatny informator pt. „Elbinger Verkehrswart”, którego lwią część stanowiły reklamy. W owym biuletynie stosunkowo często reklamowała się zarówno mleczarnia Schroetera, jak i spółka żegluga H. Schroeter & Co. Czasami reklamy obu firm pojawiały się w tym samym numerze (nr 10 z 16 – 31 maja 1929 r.).

W ogłoszeniu „żeglugowym” figuruje motorowiec „Hertha”. Nie wiadomo, czy chodzi tu o „Herthę”, która była w posiadaniu Adolfa Tetzlaffa, czy też o statek „Herta”, należący do Eduarda Freiwalda, później do Williama Wenzela.

Wcześniej w numerze 1 z 1-15 grudnia 1927 r. zamieszczono następującą informację o żegludze zimą.

„Żegluga zimowa może być

utrzymywana w takim zakresie, w jakim pozwalają na to warunki lodowe. Nie można trzymać się precyzyjnego harmonogramu. Zaleca się, aby w razie potrzeby skontaktować się z firmami żeglugowymi wymienionymi poniżej.

Elbinger Dampfschiffsreederei F. Schichau, Am Elbing 5, tel. 3137. Obsługuje linię Elbing-Pillau-Königsberg i z powrotem parowcami Elbing V i VI we wtorek i piątek każdego tygodnia. (Ruch pasażerski i towarowy).

Dampfschiffsreederei für Fluss- und Haffschiffahrt A. Zedler, Elbing, Am Wasser 22, Telef. 2112

H. Schroeter & Co., Schiffahrtsgesellschaft, Elbing, Wasserstraße 73.”

Odnosnie ostatniego armatora można dodać, iż książka adresowa na rok 1930 podaje, że przy ul. Wassestraße nr 73 mieszkał August Steffen, Reedereibesitzer – czyli właściciel przedsiębiorstwa żeglugi, armator. Przypomnijmy też, że według Waldemara Danielewicza Steffen był kapitanem żeglugi i pracował na rzecz spółki H. Schroetera.



Reklama rejsów do Tardy z 16 lipca 1928 r.

Schiffsverbindungen

nach Danzig durch Motorschiff Germania an jedem Montag und Donnerstag 10 Uhr vormittags ab Hauptzollamt—Elbing. Rückfahrt von Danzig—Milchkannenbrücke jeden Mittwoch und Sonnabend 9 Uhr früh.

H. Schroeter & Co. Fernruf 2174.

Reklama rejsów „Germania” do Gdańska z 16 lipca 1928 r.

W innych numerach „Elbinger Verkehrswart” ukazały się następujące ogłoszenia:

„Regularne połączenia statkami przez pochylnie do Tardy”. W anonsie wymienia się motorowiec „Oberland”. Podobne ogłoszenia zamieszczono także w sierpniu i wrześniu 1928. Ponadto H. Schroeter & Co. Oferował połączenie motorowcem „Germania” do Gdańska. Odjazd „w każdy poniedziałek i czwartek 10.00 przed południem spod Gł. Urzędu Celnego w Elblągu. Powrót z Gdańska – Milchkannenbrücke w każdą środę i sobotę o godz. 9.00 rano” (nr 14 z 16 - 31 lipca 1928 r.). Rok później zachęcano do rejsów „statkiem przez 5 pochylni i jeziora oberlandzkie do Tardy w każdą niedzielę, wtorek i czwartek z Elbląga o godz. 7.30. Ponadto oferowano „dobre wyżywienie na pokładzie” (nr 13 z 1 - 15 lipca 1929 r.).

Reasumując należy stwierdzić, że właściciel elbląskiej mleczarni – Hermann Schroeter (Schröter) był jednocześnie udziałowcem spółki żeglujowej H. Schroeter & Co. Na powyższe wskazuje jednoznacznie to, że w księdze adresowej miasta i powiatu Elbląg na rok 1914 (Elbinger Wohnungs-Anzeiger 1914), wydanej przez wymienionego na wstępie O. Siedego, przy

firmie H. Schroeter & Co. (dane z rejestru handlowego) podaje się następujących właścicieli (wspólników – R.K.) i to w takiej kolejności: Her-

mann Schroeter, właściciel mleczarni w Elblągu; Alexander Hildebrandt, mistrz ciesielski z Bągartu i August Steffen, kierownik statku z Elbląga.

Ponadto w książce telefonicznej Rzeszy na rok 1934 (ReichsTelefonbuch, Band II, Berlin 1934), wydanej przez Paula A. Hoffmanna, zarówno mleczarnia Schroetera, jak i armator oraz spedytor H. Schroeter & Co. mają przyznany ten sam numer telefonu – 2241, a siedziby tych firm znajdują się pod adresem Hindenburgstr. 5.

Do rodziny Schroeter oprócz nieruchomości ziemskich należały także cukiernia, restauracja, rzeźnia, cegielnia i tartak, naturalną więc kolejną rzeczą miała ona udziały również w spółce żeglujowej.

Spółka H. Schroeter & Co. przestała istnieć ok. 1936 r. Być może miało to związek z przekształceniami jednoosobowej firmy (mleczarnia i inne interesy) Hermanna Schroetera w 1935 r.

380 H. Schroeter & Co., Juh. Molkereibesitzer
Hermann Schroeter, Elbing, Zimmermeister
Alexander Hildebrandt, Baumgarth, Schiffsführer
August Steffen, Elbing
132 H. Schroeter, Molkerei Elbing, Juh. Molkereibesitzer
Hermann Schroeter, Prokura: Frä. Wilhelmine Goff.

Fragment książki adresowej (dane z rejestru handlowego) z 1914 r.

Ryszard Kowalski (Ostróda)

Pożegnanie lata z winogronem – piknik rodzinny 2024

6 października 2024 r. od godz. 12:00 rozpoczął się festyn rodzinny – Pożegnanie lata z winogronem. Organizatorem cyklicznego wydarzenia było Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie”, które wspólnie z partnerami: Gminą Zabrodzie, Nadleśnictwem Drewnica, Kołem Terenowym PTTK Śródmieście w Warszawie, przygotowało cały program.

Zabytkowy młyn został udostępniony dla zwiedzających, a w nim wystawy czasowe: Garncarstwo stare i nowe, Ciesielstwo – narzędzia, Wikliniarstwo i plecionkarstwo oraz wystawa prezentująca prace z rozstrzygnięcia konkursu plastycznego pt. „Fauna i flora na portrecie” wraz z pracami przedszkolaków pn. „Winogronowy świat”. Wystawy „Fauna i flora na portrecie” oraz „Winogronowy świat” przygotowały: Dorota Sosnowska i Barbara Redlicka.

Przy młynie było stoisko z watą cukrową oraz stoisko edukacyjne Nadleśnictwa Drewnica z licznymi materiałami dla dzieci i młodzieży.

Wolontariusze ze szkół podstawowych w Zabrodziu



i Adelinie przygotowały zabawy i konkurencje sportowe dla dzieci i młodzieży. Orowadzanie na koniach przygotowała „Osada Przygoda” pod kierunkiem Anny Kudelskiej. Natomiast dla dorosłych była przygotowana konkurencja polegająca na cięciu na czas pnia brzoźowego ręczną piłą poprzeczną, w zespołach dwuosobowych. Wyłonieni zwycięzcy, miejsce I- Joanna i Artur Urbaniak II- Kinga i Marcin Chaciński, III- Zdzisław Smoliński, Przemysław Tomaszewski zostali nagrodzeni przez prezesa „Bractwa Zabrodzkiego” Arkadiusza Redlickiego.



Nagrody w gminnym konkursie plastycznym pt. „Fauna i flora na portrecie” ufundowało Nadleśnictwo Drewnica, Gmina Zabrodzie, „Bractwo Zabrodzkie”. Nagrody i dyplomy w ww konkursie otrzymali:

Kategoria I:

I miejsce – Nicole Kalisz, klasa III B, ZS-P w Zabrodziu

II miejsce – Zofia Krusiec, klasa II B, ZS-P w Zabrodziu

III miejsce – Jan Rostek, klasa I B, ZS-P w Zabrodziu



Wyróżnienia – Józef Kalisz, klasa I b, Magdalena Hajdo, klasa II b i Dominik Orchowski, klasa III A z ZS-P w Zabrodziu oraz Dominika Borkowska, klasa III z ZS-P w Adelinie

Kategoria II:

I miejsce – Wiktoria Ołdak, klasa VII, ZS-P w Adelinie

II miejsce – Urszula Karłowicz, klasa V A, ZS-P w Zabrodziu

III miejsce – Monika Pucek, klasa VI, ZS-P w Adelinie

Wyróżnienia – Kacper Stańczak, klasa V A i Aleksandra Zaręba, klasa VI B, ZS-P w Zabrodziu.

„Bractwo Zabrodzkie” przygotowało ognisko i rozpałiło piec chlebowy. Na ognisku można było upiec kiełbaskę a w piecu chlebowym Agnieszka Szafrąńska piekła na bieżąco pizzę.

Warsztaty plastyczne dla najmłodszych poprowa-

dziła Barbara Redlicka.

W tym dniu odwiedziły nas dwie grupy piechurów z Koła Terenowego PTTK „Śródmieście” w Warszawie i przywieźli ze sobą specjalnie przygotowane butony i gadżety dla dzieci.

W trakcie pikniku podziękowania dla osób i organizacji, które pomogły w przygotowaniu i przeprowadzeniu imprezy wręczył prezes „Bractwa Zabrodzkiego”. Dodatkowo zostały przekazane dyplomy dla osób biorących udział w warsztatach ciesielskich.

„Oprawę muzyczną” zapewniał Arkadiusz Redlicki grający na akordeonie piosenki biesiadne.

Szacujemy, że w wydarzeniu wzięło udział ok. 150 osób.

Dokumentację fotograficzną z pikniku wykonała Marta Kochańska i Arkadiusz Redlicki.

Kazimierz Wielki, ex. "JUPITER"

DANE TECHNICZNE na podst. opracowania W. Danielewicza

	<u>1900 r.</u>	<u>1952 r.</u>	<u>1966 r.</u>	<u>2006 r.</u>
długość	34,95 m	34,95 m;	34,82 m	33,75 m
szerokość	5,42 m	5,36 m	5,40 m	5,20 m
wysokość		4,70 m	4,00 m	7,63 m
zanurzenie	0,80 m	0,85 m	0,85 m	0,75 m
nośność	74 t.	75 t.	30 t	30 t .
silnik	1 maszyna parowa leżąca dwucylindrowa podwójnego rozprężania prod.: Gustav Koch, Stettin 1899 r. o mocy maksymalnej 180 KM przy 36 obr./min.; średnica cylindra wysokiego ciśnienia 235 mm; niskiego ciśnienia 653 mm; skok tłoka 1100 mm.		wysokoprężny czterosurowy typu DM-150 Wola; 6 cylindrowy o mocy 150 KM.	wysokoprężny czterosurowy typu TMD162F 6 cylindrowy; produkcji: Volvo-Penta o mocy 400 kW.

Statek został zbudowany dla potrzeb firmy Dampfer Genossenschaft deutscher Strom und Binnenschiffer G.m.b.H. w Fürstenberg/Oder, holownik parowy tylnokołowy o nazwie "JUPITER" kosztował 92.000 RM. Osiągał prędkość 15 km/h , a jego załoga składała się z 6 osób. Pływał głównie po Odrze, Haveli oraz Warcie. W 1905 roku zainstalowano na nim parowy agregat prądotwórczy. W 1917 roku został wcielony do Schiffachtrsabteilung Chef des Feldeisenbahnwesenes w Byd-

goszczy, stacjonując w Poznaniu. Po zakończeniu I wojny światowej w 1918 roku, wrócił do dawnego armatora, a w 1931 roku przeszedł remont kapitalny. W czasie II wojny światowej, w 1940 roku, został przekazany Posener Dampfer Compagnie i obsługiwał transporty wojskowe na Warcie oraz Kanale Bydgoskim. Podczas walk o Poznań w 1945 roku holownik został trafiony bombą lotniczą w pobliżu Cytadeli, co doprowadziło do jego poważnego uszkodzenia i zatonięcia w Warcie.



Statek obecnie



Przebudowa statku w 2002 roku

Po wojnie, w 1946 roku, holownik wydobyto i odholowano do Gorzowa Wielkopolskiego, gdzie został odbudowany, a szczególnie zmodernizowano jego wnętrza. W maju 1948 roku przyjęto go pod nazwą "KAZIMIERZ WIELKI" przez Państwowy Zarząd Wodny w Poznaniu. Początkowo pracował przy odbudowie budowli hydrotechnicznych na Warcie, a w 1952 roku trafił do Rejonu Dróg Wodnych w Poznaniu. W 1955 roku przeszedł kolejny remont kapitalny w Bazie Remontowej Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle w Czarnkowie, gdzie wymieniono znaczne części poszycia dennego kadłuba, kocioł parowy oraz przebudowano wnętrza, aby polepszyć warunki socjalne załogi. W 1957 roku powrócił do eksploatacji, a od 1963 roku służył w Okręgowym Zarządzie Wodnym w Poznaniu.

W 1969 roku holownik został wykreślony z ewidencji armatora i odpłynął do Morzysławia, gdzie powoli był demontowany z wyposażenia. W 1972 roku Powiatowa Rada Narodowa w Koninie zainteresowała się jednostką, chcąc przekształcić ją w pły-

wającą kawiarnię. Mimo formalnego przekazania statku, plany te przerosły możliwości Rady, a sam holownik był już tak rozszabrowany i zdewastowany, że zatonął w porcie morzysławskim w maju, a później ponownie we wrześniu 1973 roku.

Statek został uratowany przez nauczyciela Technikum Budowlanego w Poznaniu, Zenona Wiatra, kapitana żeglugi śródlądowej. Dzięki jego inicjatywie, szkoła, która już posiadała dwa odbudowane statki, otrzymała wrak "Kazimierza Wielkiego". Po wydobyciu statku z dna, został on przeholowany do bazy Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego w Poznaniu, gdzie wymontowano kocioł i resztki maszyn. Prace nad kadłubem wsparli uczniowie Zespołu Szkół Zawodowych Nr 4 w Poznaniu, jednak szkoła nie miała funduszy na pełny remont.

Dzięki sponsorom, m.in. firmie Mostostal, która przekazała używany silnik Wola DM-150, oraz wsparciu ze strony Biura Projektowego "Navicentrum", które bezpłatnie wykonało dokumentację techniczną, udało się kontynuować odbudowę. W 1976 roku drużyna WOPR szkoły zdobyła I miejsce w konkursie "ratujmy tonących", co przyniosło dodatkowe fundusze na wykończenie i wyposażenie statku. W 1979 roku "Kazimierz Wielki" przeszedł inspekcję Polskiego Rejestru Statków i otrzymał świadectwo zdolności żeglugowej.



Parowiec Kazimierz Wielki na Warcie



Podczas remontu l. 70. XX wieku

Statek służył jako jednostka szkoleniowo-turystyczna do 1986 roku, jednak z powodu braku funduszy został odstawiony w Morzysławiu. W 1987 roku przejął go Zarząd Okręgowy Ligii Morskiej w Poznaniu, który jednak nie posiadał środków na jego remont. Pojawił się pomysł sprzedaży jednostki do Niemiec, lecz nie doszło do tego. W 1988 roku statek został zauważony przez okrętowców z Wybrzeża, którzy zainteresowali nim Dorotę Jacobsson, żonę właściciela firmy okrętowo

-budowlanej "Dora" w Gdańsku. Zakupiono pozbawiony wyposażenia kadłub, który trafił do Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, gdzie przeprowadzono prace nad rekonstrukcją statku. Planowano odbudować go na parowiec pasażerski, wykorzystując m.in. maszynę parową ze złomowanej lokomotywy i parowy agregat prądotwórczy.

Ostatecznie jednak projekt nie został dokończony i statek długo pozostawał zapomniany w porcie gdyńskim. W końcu, w 2001 roku, jednostka trafiła w ręce Henryka Skoczka z Kazimierza Dolnego. Tam holownik przeszedł gruntowny remont, otrzymał nowy silnik oraz wyposażenie wewnątrz. W 2002 roku "Kazimierz Wielki" ponownie wszedł do ruchu i od tego czasu pływa w Kazimierzu Dolnym w ramach Żeglugi Pasażerskiej Henryka Skoczka. Obecnie wystawiony jest na sprzedaż.

Mariusz Gaj

ZABYTKI

"Żelazko" — nietypowa kamienica na ulicy Marszałkowskiej w Warszawie

Na początku XX wieku rejon Warszawy w którym położony był obecny Plac Unii Lubelskiej to były dalekie peryferie miasta. Jego granicę ustalały rogatki noszące nazwę Mokotowskich. Zaraz za nimi znajdował się kompleks koszarowy Lejb-Gwardyjskiego Keksholmskiego Pułku im. Cesarza Austriackiego, pole ćwiczeń wojskowych (potem długi czas główne lotnisko Warszawy) zwane Polem Mokotowskim i tor wyścigów konnych przy ulicy Polnej. Plac nosił wtedy nazwę Keksholmskiego lub Mokotowskiego. Dochodziło do niego kilka ulic, z których główną była wiodąca od centrum ulica Marszałkowska (z prowadzącą wzdłuż niej linią tramwaju, najpierw konnego potem elektrycznego)

i wspomniana ulica Polna. I właśnie w miejscu styku ulic Marszałkowskiej i Polnej z Placem Mokotowskim wykrojona została działka budowlana o nietypowym kształcie trapezu, w formie litery "A". Jedne źródła podają, że działkę tę nabył na początku XX wieku jako lokatę kapitału kupiec z prowincji, Stanisław Kowalski i postanowił wybudować na niej przynoszący dochód dom czynszowy. Inne, że w latach 1913 - 1914 współwłaścicielem kamienicy był Wacław Potemski, właściciel innej kamienicy położonej również przy ulicy Marszałkowskiej. Nie jest znane nazwisko architekta, któremu zlecono zaprojektowanie budynku ale tak inwestor jak i architekt wykazali



Elewacja południowa od placu Unii Lubelskiej



Widok od strony ulicy Puławskiej (od południa) na plac Unii Lubelskiej i budynek przy ul. Marszałkowskiej 1 częściowo zasłonięty Rogatką Mokotowską (na pierwszym planie)

się wielkim darem przewidywania zakładając, że ówczesnie peryferyjna okolica stanie się w przyszłości częścią wielkomiejskiego centrum stolicy. I do tych przewidywań

dostosowano projekt kamienicy, dużego dziewięciokondygnacyjnego budynku we wczesnomodernistycznym stylu szczerze wypełniającym powierzchnię działki. Takie położenie u zbiegu ulic i placu spowodowało, że budynek miał trzy fasady a każde mieszkanie położone było "od frontu" czyli "od ulicy". Z uwagi na nietypowy kształt, zwany był często "żelazko". Przeznaczenie budynku czyli mieszkania na wynajem określiły jego formę i wyposażenie; na każdym piętrze znajdowały się mieszkania duże, 3-, 4-pokojowe posiadające kuchnie i łazienki i mieszkania małe (kawalerki), dla których wspólną łazienkę umiejscowiono na korytarzu. W

budynku znajdowały się dwie klatki schodowe i trzy windy co przy jego wysokości (w momencie



Budynek przy ul. Marszałkowskiej 1. Elewacja zachodnia, od ulicy Polnej



Widok od strony placu Unii Lubelskiej. Wyraźnie widoczny jest trapezoidalny kształt budynku



Elewacja wschodnia od ulicy Marszałkowskiej

budowy był drugim co do wysokości budynkiem w Warszawie) było bardzo korzystne. Przewidziano bardzo nowoczesne jak na ówczesne czasy wyposażenie; centralne ogrzewanie, hydrofony, instalacje gazowe w łazienkach i kuchniach, ogólnodostępną pralnię, jak również centralne odkurzacze. Cechą charakterystyczną było też wyjątkowo małe podwórko - "studnia", na które wychodziły okna z klatek schodowych i korytarzy. Na parterze przewidziano lokale sklepowe.

Budowę kamienicy rozpoczęto w 1911 roku. Niestety, nie jest znane również nazwisko budowniczego (a szkoda, bo spisał się znakomicie i jego dzieło stoi do dzisiaj). Jeśli chodzi o materiał do budowy to mimo awangardowej formy był on tradycyjny; cegła. Nie stosowano żelbetowych elementów konstrukcyjnych. Stropy płaskie składające się z belek stalowych oraz płyt międzybelkowych z cegły czyli typowe stropy Kleina. Budynek wykończono w 1913 roku (niektóre źródła podają rok 1914). Niedługo potem (dokładna data nie jest znana) przeszedł on na własność małżeństwa Kacperskich i to od nich nosił nazwę: "kamienica Kacperskich". W ich rękach kamienica pozostawała do roku 1938, kiedy to kupił ją za 1,3 miliona złotych Państwowy Zakład Emerytalny. Klientami budynku (wynajmującymi) byli przeważnie zamożni

przedstawiciele wolnych zawodów (lekarze, prawnicy, inżynierowie, etc). Kilka mieszkań było wynajmowanych na siedziby firm.

W czasie wojny zniszczeniu uległ dach i poddasze oraz kilka mieszkań ostatniego piętra. Po upadku Powstania Warszawskiego opuszczony budynek został zdewastowany, niektóre mieszkania spalone ale ogólnie był w dobrym stanie i po drobnych remontach został zasiedlony. Jego właścicielem był Skarb Państwa. Prowadzone w następnych latach remonty polegały głównie na zmianach wewnętrznej substancji mieszkaniowej (dzielenie większych mieszkań na mniejsze) i likwidacji ozdób na elewacjach. W wiek XXI budynek wszedł w kiepskim stanie technicznym do czego przyczyniło się również między innymi zlokalizowanie w nim mieszkań socjalnych i osiedlanie kłopotliwych lokatorów. Czynnym w nim był również hostel. Ten stan trwał do 2011 roku, kiedy to kamienicę przy ul. Marszałkowskiej 1 wpisano do rejestru zabytków. W 2017 roku przeprowadzono remont zabezpieczający mury i instalacje. Przywrócono również większość zlikwidowanych wcześniej ozdób na elewacjach i "żelazko" znowu może zadziwiać swoim pierwotnym wyglądem.

Piotr Butkiewicz

Rys historyczny stawów hodowlanych zlokalizowanych głównie na terenie obecnego Nadleśnictwa Węglińiec RDLP we Wrocławiu

Pierwsze wzmianki o rybołówstwie w omawianej lokalizacji sięgają XIV w. związane są ściśle z dziejami miasta Görlitz, które było właścicielem tzw Puszczy Zgorzelecko- Osiecznickiej co najmniej od 1396r. o nieokreślonym obszarze. W latach 1491-1499 należąca do Zgorzelca Puszcza obejmowała już obszar blisko 30 tys. ha lasów położonych pomiędzy Nysą Łużycką a Czarną Wielką.

W sierpniu 1547r. miasta otrzymały tzw cytacją (wezwanie) na sąd, który rozpoczął się 1 września 1547r. W wydanym 7 września wyroku, miasta obok innych dotkliwych restrykcji musiały przekazać cesarzowi wszystkie majątki miejskie, lenne i ziemskie. W ten sposób Puszcza Zgorzelecko- Osiecznicka przeszła we władanie Króla, który w 1553r. oddał w zastaw Zgorzelcowi Puszcę Zgor-

guldenów stała się puszcza „dziedzicznym lennem Zgorzelca”.

Dnia 30 grudnia 1737r. elektor Fryderyk August II (król Polski August III Sas) zatwierdził dla miejskich lasów Zgorzelca Regulamin leśny i łowiecki. W 1821r. zgorzelecki podskarbi miejski zreformował służbę leśną. Utworzył on stanowisko Inspektora Leśnego (Förstermeister), któremu podlegały dwa nadleśnictwa w Starym Węglińcu i Ruszowie. Podlegało im 8 nadleśnictw. Kolejna reforma przeprowadzona w 1854r. ustanowiła 3 nadleśnictwa: w Ruszowie, Węglińcu i Pieńsku. Inspektorzy leśni ze Zgorzelca zarządzali podległymi nadleśnictwami. W 1854 r. nadleśnictwo Węglińiec było drugim, co do wielkości nadleśnictwem Puszczy Bolesławiecko-Zgorzeleckiej – jego powierzchnia

wynosiła 10 084 ha i była podzielona na osiem leśnictw. Największy kompleks stawowy Ludzik – 25,26ha - Syczków 68,32 ha oraz staw Rzymski zostały wybudowane w 1901r. Budowę zakończono 28.07.1902r. Ten ostatni połączono kanałem „Przy Kasztanówce” ze stawem wyrównawczym Ślepów (Korea) położonym niedaleko Ruszowa, przebudowywanym również w tym samym czasie.

Całością spraw związanych z zarządzaniem lasami miejskimi Zgorzelca zarządzał burmistrz za pośrednictwem Inspektora Leśnego (Oberförstermeister). W 1860r. magistrat opracował instrukcję regulującą pracę Inspektorów Leśnych oraz nadleśniczych, uzupełnioną w 1887r.



Mapa Górnych Łużyc z 1635 roku z Czarną Wielką (Große Tschirne). W prawym, górnym rogu mapy: kompleks stawów.

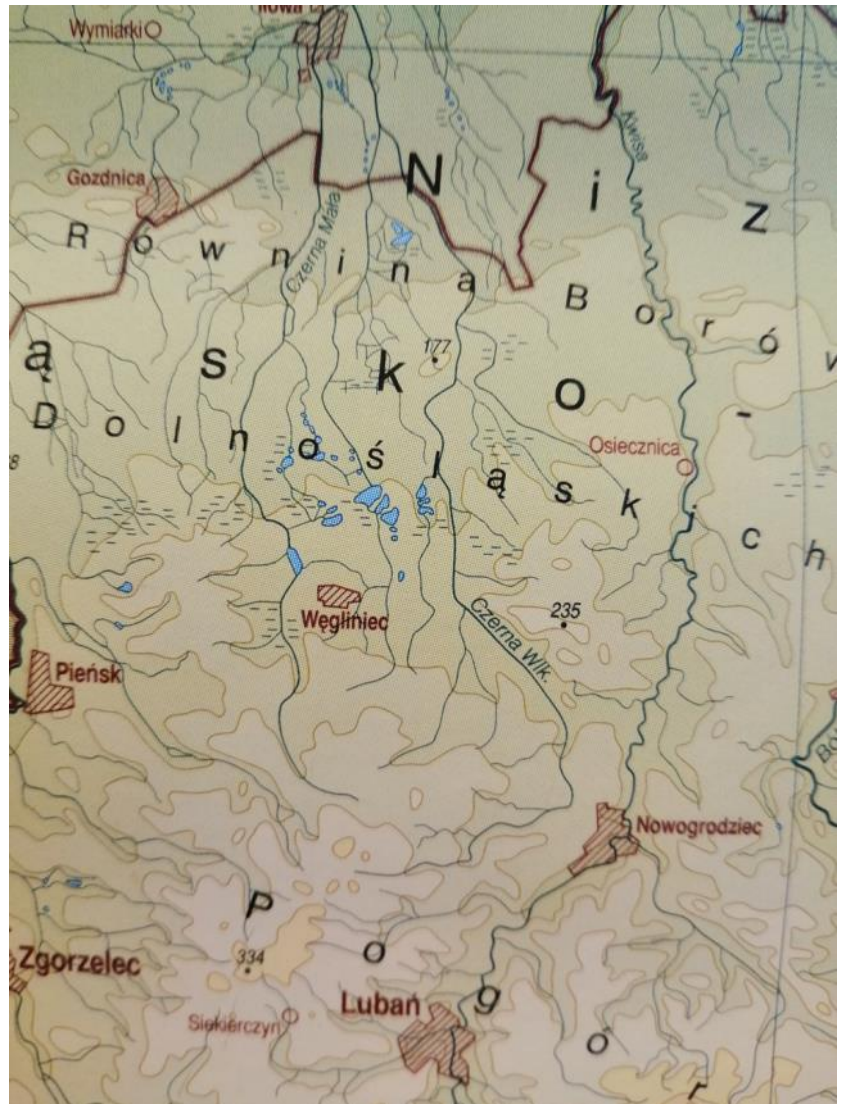
zelecką wraz ze wsiami za 55 tys. guldenów, a od 1556r., po dopłaceniu przez miasta jeszcze 35 tys.

o regulacje dotyczące wykształcenia, nominacji i zatrudnienia służby leśnej. Od 1859 r. funkcjonowali także podleśniczy (Hilfsförster), których obowiązki regulowała instrukcja z 14 listopada 1859 r., a od 1873 r. także pomocniczy wobec nadleśniczego Inspektor Łąk (Wiesenmeister). Najważniejsza reforma administracji miasta Görlitz została przeprowadzona w 1902 r. Nowa struktura organizacyjna miasta Görlitz obowiązywała od 1 stycznia 1903 r. Wydaje się, że ta administracja i umiejscowienie spraw leśnych przetrwały do lat trzydziestych XX wieku. Zarówno nadleśniczy, jak i leśniczy i strażnicy stawów miejskich zatrudniani byli na podstawie umów pomiędzy nimi, a magistratem. Wraz z umową otrzymywali instrukcje służbowe określające ich obowiązki. W skład Nadleśnictwa Węglińiec i Pieńsk wchodziły także stawy rybne. Łączna ich powierzchnia w 1907 r. wynosiła 860 ha. Hodowano głównie karpie. Bieżącą opieką nad stawami sprawowali strażnicy stawów.

Spawy dominiów i lasów miejskich zostały przydzielone Inspektorowi Leśnemu, któremu podlegały nadleśnictwa: Kolfurth (Węglińiec), Rauscha (Ruszów) i Daubitz (w Saksonii). Każdy z nadleśniczych, leśniczych oraz strażników stawów miejskich postępował według instrukcji służbowych urzędników leśnych wydawanych okazjonalnie przez miasto Zgorzelec za pośrednictwem Inspektora Leśnego.

Kompleks dużych stawów „opiera” się o przeszło 1 000 metrów długą i wysoką groblę oraz towarzyszący jej rów opaskowy po stronie odpowietrznej. Wykonany w latach (1901-1914) bardzo skomplikowany system zbiorników wodnych i kanałów, funkcjonuje na zasadzie naczyń połączonych. To jedna ogromna „maszyna” wodna położona na obszarze około 250 km². Centralnym

punktem systemu jest niewielki staw Ślepów zwany „Koreą” (koło dawnej szkółki leśnej), który zaczął pełnić funkcję automatycznego rozdzielnika wód.



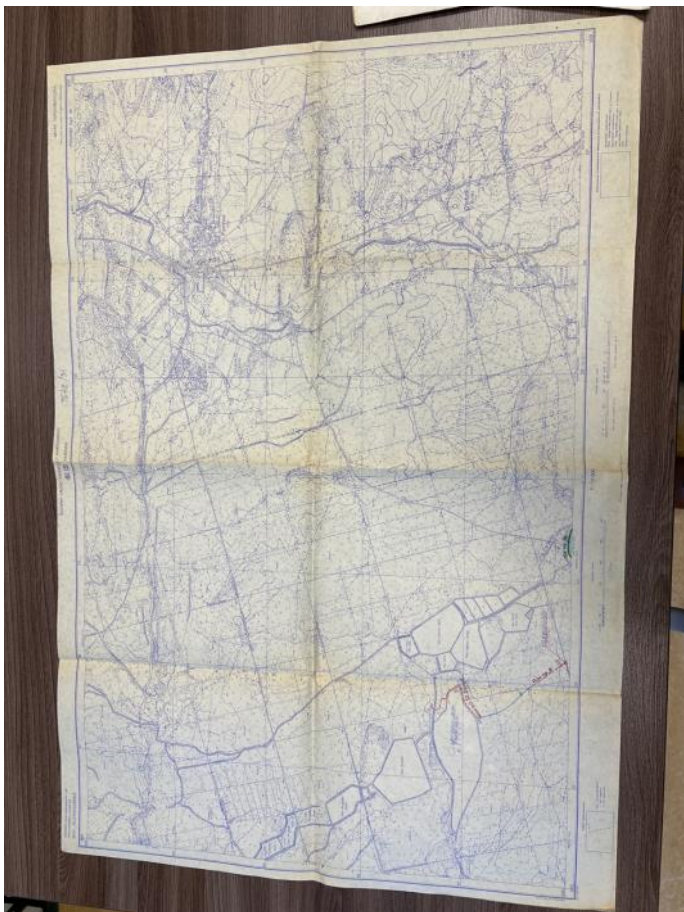
Stawy Węglińskie na Mapie hipsometrycznej Uniwersytetu Wrocławskiego, 2001 r.

Przyjmuje i rozprowadza nadmiar wody jesienią, oraz umożliwia szybkie napełnianie stawów hodowlanych wiosną. W okresie suszy uzupełnia niedobór wody w stawach. W obecnym Nadleśnictwie Ruszów, na przełomie XIX i XX wieku dokonano także w wielu miejscach zmiany koryta rzeki Ziębina, łącząc rowami i kanałami kilkanaście stawów hodowlanych.

Ważnym akwenem wyrównawczo-rozdzielczym jest Asuan (położony między Ołobokiem a Zagajnikiem), który przekierowuje wody Czernej Wielkiej do dużych stawów parowskich (Wolno Stary i

Wolno Nowy Nowy, Stawy Urocze Staw Żurawi i wiele innych. Dzięki skomplikowanemu systemowi wodnemu stworzonemu przez człowieka, możliwa jest hodowla ryb na skalę gospodarczą oraz zachowane są właściwe stosunki wodne w użytkowej części lasów.

Po II wojnie światowej kompleksy leśne oraz sta-



Jedna z map tego opracowania.

wowe przejęły w zarząd kolejne jednostki administracyjne Lasów Państwowych.

Przed rokiem 1994 stawy, obręb Ławszowa Nadleśnictwa Świętoszów - należały do nadleśnictwa Ruszów, dzierżawione zgodnie z Decyzjami Pozwolenie wodnoprawne.

Zgodnie ze Zleceniem Okręgowego Zarządu Lasów Państwowych we Wrocławiu z 12.03.1987r. oraz z umową (Nr 89/Po/Pr/88) z 28.06.1988r. - Biuro Projektów Wodnych Melioracji we Wrocławiu (Pracownia projektowa III) ul. Powstańców Śląskich 98, wykonało Projekt techniczny Stawów rybnych „Parowa stawy”, który obejmował odbudowę/modernizację stawów: Wolno Nowy, Wolno Stary,

Sarni Stary, ich grobli, odbudowę i budowę nowych rowów opaskowych oraz odbudowę rowu Czapli, budowa/korekta trasy rz. Ziębiny. Projekt skierowano do realizacji w kwietniu 1990r. Użytkownikiem oraz przyszłym Wykonawcą prac miał być PKUWiM Nowogrodziec.

W roku 1994 przeprowadzono wstępną inwentaryzację przyrodniczą całego terenu gminy Węglińiec (wyszukiwanie obiektów nadających się do objęcia konserwatorską ochroną przyrody). Wyniki tej inwentaryzacji (opis ogólny, katalog obiektów i mapa) tworzą odrębne opracowanie p.t. "Wstępna inwentaryzacja przyrodnicza gminy Węglińiec" i przekazane zostały gminie w roku 1994, dostępne są też w Bibliotece WWF i w Bibliotece Lubuskiego Klubu Przyrodników w Świebodzinie. Do realizacji przez Nadleśnictwa: Ruszów, Węglińiec i Pieńsk.

Do dnia 31.05.2003 roku obiekt należał do „Gospodarstwa Rybackiego Lasów Państwowych w Parowej”. W latach świetności pozyskiwano tu około 213 ton ryb rocznie w tym karpia, szczupaka, suma, tołpygi czy amura. Gospodarstwo produkowało narybek, kroczek oraz tzw. handlówkę. Celem maksymalnego wykorzystania potencjału tego miejsca, w okresie letnim wykorzystując puste magazyny, prowadzono hodowlę również pstrąga. Po przeprowadzonej w 2003r. likwidacji „Gospodarstwa Rybackiego Lasów Państwowych w Parowej” obiekt został przekazany do „Gospodarstwa Rybackiego Żary”- podległego pod RDLP Zielona Góra. Następnie (od 2010 roku do 2012 roku -?) pieczę nad stawami sprawował OTL Świebodzin.

W 2012 roku gospodarstwo przekazano Nadleśnictwu Węglińiec, które w tym samym roku wdzierżawiło kompleks firmie „Gospodarstwo Rybackie Maśluk Sp. z o.o.”, na mocy Umowy dzierżawy z 2012r. oraz Decyzji Pozwolenia wodnoprawnego Starosty Zgorzeleckiego z 18.08.2014r. na szczególne korzystanie z wód dla potrzeb eksploatacji stawów „Parowa”, na czas



Panorama największego ze stawów tego kompleksu



Podstawowe urządzenie piętrzące stawów: podwójny rząd szandorów drewnianych w prowadnicach stalowych, tu: przed ceglany, sklepionym przepustem wałowym.

określony do dnia 31.05.2034r. (wygaszającej z dniem 01.06.2014r. – wcześniejszą - Decyzją Starosty Zgorzeleckiego nr IIOS.6223-33.02/781/04 z dnia 10.05.2004r.).

Realizując Zarządzenie nr 92 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 28.09.2023r. w sprawie przystąpienia do programu reaktywacji i rozwoju gospodarki rybackiej przez jednostki organizacyjne Lasów Państwowych w Polsce, RDLP we Wrocławiu przystąpiła do przywrócenia gospodarki rybackiej na obiektach byłego Gospodarstwa Rybackiego Parowa położonych na terenie

Nadleśnictw Węglińiec, Ruszów i Świętoszów. W tym celu w RDLP we Wrocławiu utworzone zostało Stanowisko koordynatora ds. gospodarki rybackiej, którego zadaniem było koordynowanie prac związanych z realizacją projektu: przygotowanie strategii – w tym aspektów prawnych, organizacyjnych, inwestycyjnych, ekonomicznych, związanych z ochroną środowiska i planu działań operacyjnych do końca 2024 r. oraz dobór przyszłej kadry zarządczej i pracowników. Zarządzenie nr 32 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z 29.04.2024 r. uchyliło rozpoczęte działania.

Obiekt (wraz z wymienionymi w Decyzji z 18.08.2014r.) elementami systemu położonymi na terenach Nadleśnictw: Ruszów i Świętoszów) dzierżawiony jest Spółce do chwili obecnej. Hodowla ryb prowadzona jest w oparciu o kilkanaście stawów zlokalizowanych w lasach, w głównej mierze na terenie Nadleśnictwa Węglińiec.

Podkreślić należy, iż cały obszar zlokalizowany jest w granicach Obszaru Natura 2000. Niezwykle cenny z punktu przyrodniczego teren jest miejscem bytowania wielu gatunków ptaków, w tym m.in. Bielika czy Czapli siwej. Stawy i rowy nieeksploatowane intensywnie - powoli ulegają renaturyzacji.

Ryszard Majewicz

Warszawskie wzloty kpt. Bunelle

Z początkiem lipca 1872 r. do Warszawy przybył kpt. Bunelle, aeronauta francuskiej kompanii balonowej, jako jeden z organizatorów poczty powietrznej, znany z czasu oblężenia Paryża przez armię pruską. Przybył wraz z balonem „Jules Favre”, który 16 października 1870 r. opuścił Paryż, unosząc w koszu aeronautę Louisa Godarda i 3 polityków skierowanych do organizacji obrony prowincji Francji oraz ok. 500 kg gazet i listów. Po lądowaniu w Belgii nie mógł już powrócić do Paryża i odbywał loty ponad Belgią, Holandią i Włochami. Bunelle opuścił Paryż 24 listopada 1870 r. balonem „Égalité” kierowanym przez Wilfrida de Fonvielle, w którego gondoli znalazło się jeszcze 3 polityków, a który po ok. 3 godzinach lądował w Louvain w Belgii.

Pokaz zaplanowano na niedzielę 4 sierpnia z dziedzińca pałacu kazimierzowskiego – siedziby Uniwersytetu Warszawskiego. Aeronauta zapraszał warszawiaków do wspólnego z nim lotu, za opłatą oczywiście, uzasadniając to wysokimi kosztami chociażby wypełnienia balonu gazem .

Zapowiadając pokazy kpt. Bunelle prasa warszawska przypominała polskie dokonania na polu aeronautyki. Przywoływano Łukasza Piotrowskiego, profesora Akademii Krakowskiej, autora gramatyki łaćnińskiej, a także autora sztuk scenicznych i aktora, któremu w XIX stuleciu przypisano dokonywanie w czasie przedstawień teatru ulicznego loty ponad zabudowaniami Krakowa. Prawdę mówiąc pokonywał przestrzeń przesuwając się na linach, ale żywot przekazu, że był aeronautą miał całkiem długi żywot. Przypominano pokazy balonu prowadzone przez Blancharda w towarzystwie Jana Potockiego i jego służącego, a także eksperymenty balonowe Jordaki Kuparenko, warszawskie pokazy balonowe i skok spadochronowy Elizy Garnerin wykonane w Warszawie w 1832 r., a dalej lot Reicharda i jego żony z 1833 r. i wzloty Józefa Tar-

dini dokonywane na żywym jeleniu w 1850 r.

Niestety, do lotu 4 sierpnia nie doszło z powodu nieodpowiedniej pogody. Start odłożono do kolejnej niedzieli 11 sierpnia. Prasa informowała przy tym, że w locie udział weźmie 3 dziennikarzy prasy warszawskiej. Chęć wspólnego lotu zgłosiło więcej osób, ale udziału w powietrznej podróży nie potwierdziło, zamiar swój porzucając.

Podawano przy tym parametry techniczne aerostatu, podkreślając jego wielkość, wysokość rzędu 26 m, szerokość ok. 18 m, obwód ok. 45 m, przewyższające 3-piętrową kamienicę. Ciężar balonu bez gondoli wynosić miał ok. 600 kg, zaś pojemność gazu ponad 20 000 m³. Bunelle prezentował balon dziennikarzom prasy warszawskiej, w hangarze mogli wchodzić do jego wnętrza wypełnionego powietrzem. Oglądali gondolę, która była wiklinowym, czworokątnym koszem, o boku ok. 2,5 m i głębokim na ok. 1,2 m, z otworem w dnie dla wyrzucania balastu i przeprowadzania grubej liny kotwicznej. Pisano, że start będzie miał miejsce z trawnika przez pałacem kazimierzowskim, a miejsca dla publiczności urządzone będą wokół okalającego trawnik ogrodzenia. Przed startem balon utrzymywać będzie na linach kilkadziesiąt osób, gdy je puszcza to aerostat jeszcze chwilę utrzymywany będzie przy ziemi wspomnianą wyżej liną, po której odcięciu przez aeronautę zostanie uwolniony i swobodnie wzniesie się w powietrze .

11 lipca na podwórzu Uniwersytetu już o godzinie 14 zaczęli się gromadzić zainteresowani lotem. O 1700 kiedy miał nastąpić start znajdowało się tam już kilka tysięcy osób, zaś na Krakowskim Przedmieściu, przed pałacem, na pobliskich ulicach i placach gdzie nie trzeba było wносить opłat za widowisko było tłoczno. Dachy budynków, kominy i wieże oblegane były dziesiątkami osób.

O 17 jednak balon był ledwie w połowie

wypełniony, chociaż wypełnianie gazem trwało od godz. 1100. Początkowo składano to na karb zbyt niskiego ciśnienia sieci prowadzonej od gazowni przy ulicy Książęcej. Zarząd gazowni deklarował zwiększenie ciśnienia, ale do godziny 18 nie był należycie wypełniony. Zgromadzona publiczność zaczęła się niepokoić, zwłaszcza ta jej część oddalona od miejsca wzlotu, zalegająca „miejsca bezpłatne”. Dla rozrywki ktoś puścił kilka zwykłych baloników dziecięcych, niby celem zbadania kierunku wiatru, co też na chwilę odwróciło uwagę tłumów od opóźnionego startu. Gdy jednak zaszło słońce publiczność okazywać zaczęła oznaki zniecierpliwienia.

Do gazowni wysyłano posłańców, przed pałac kazimierzowski przybył nawet pracownik gazowni, ale niewiele to pomogło procesowi wypełniania balonu gazem, mało tego z biegiem czasu jego ciśnienie w powłoce spadało.

W końcu nadzieja na lot zamarła. Zastąpiła ją ciekawość jak się rzecz zakończy. Sprawa wywoływała liczne dyskusje. Jedni dowodzili, że Bunelle nie obliczył dokładnie pojemności powłoki gazowej balonu, inni podnosili, że niemiecka spółka w nienawiści do Francji odmawia dostarczenia gazu na kredyt, pojawiły się też głosy, że gazownia nie tyle dostarcza gaz do balonu co go wycofuje. W końcu nadeszła wieść, że balon nie zostanie wypełniony bowiem w gazowni brakuje gazu.

Wzlot balonu odwołano, nowy termin ustalając na godzinę 1000 dnia następnego. Publiczność rozeszła się do domów, udawszy się najpierw do kas po zwrot opłat wstępu na miejsce startu. Okazało się przy tym, że wartość wypłat przewyższyła wielkość wpłat za sprzedane bilety, co warszawska prasa składała na karb „nielegalnych gości”.

Wypełnianie balonu kontynuowano przez całą noc. O 10 rano połączono z nim gondolę. Zajęli w niej miejsce warszawscy dziennikarze, Kazimierz Filipowski z „Dziennika Warszawskiego”, Wacław Holewiński z redakcji „Kurier Codzienny” i Feliks Fryze z „Kurier Warszawski”. Dla czwartego

kandydata – ziemianina Wacława Miłosza – zabrakło miejsca. Do kosza zabrano barograf i różne instrumenty naukowe oraz parę gołębi, która po kilku godzinach lotu miała dostarczyć o nim informacji.

O godzinie 1100 nastąpił start. Załoga żegnała widzów gestami i głosami przez tubę, a w końcu balon znikł z oczu widzów.

Warszawiacy niecierpliwie oczekiwali informacji o locie. Po kilku godzinach pojawiły się też informacje wymyślone. O godzinie 16 mówiono, że balon wylądował w Wilnie, a w trakcie przyziemienia jeden z podróżnych wypadł i mocno się potłukł. Inni powiadali, że balon widziano pod Suwałkami, gdzie wolno przesunął się lecąc tuż nad ziemią. Prawdziwa wiadomość nadeszła po wielu godzinach, ok. 22 wieczorem, chociaż balon lądował niedaleko, ledwie ok. 90 km od Warszawy, w Feliksowie k/Broku. Aeronauci powrócili do Warszawy następnego dnia, mówiąc, że balon sięgnął wysokości 2600 m. Po szczęśliwym wylądowaniu Fryze wypuścił gołębie, ale te, głodne i wystraszone, miały nieść pocztę do Warszawy przysnęły na jakimś drzewie. W czasie lotu Kazimierz Filipowski zajmował się balastem, Feliks Fryze prowadził obserwacje barometru, termometru, busoli, higrometru i mapy, zaś Wacław Holewiński zapisywał różnego rodzaju spostrzeżenia, związane także z lotem, opadaniem lub wznoszeniem balonu.

Wszyscy pasażerowie opublikowali w swych gazetach obszernie sprawozdania z lotu. Przytoczymy fragment jednego z nich, autorstwa Feliksa Fryze, opowiadający o lądowaniu.

„Chcąc uniknąć zbyt silnego uderzenia - pisał - wdrapaliśmy się na liny, na których wisi łódka. Zaledwie zdążyliśmy to uczynić, poczuliśmy wstrząśnienie tak silne, że wszystkie narzędzia i wiktuały wyleciały z łódki. Uderzyła ona z początku nie dnem, ale kantem i dopiero potem upadła na ziemię stroną, od której zajmowałem miejsce na linach z p. Holewińskim. Kapitan krzychał tylko, by

się wspinać wyżej rękami na liny i nie puszczać się w żadnym razie. Wskutek odbicia się o ziemię, balon szarpnął natychmiast łódkę i wzbił się na kilka sążni w górę. W tej chwili jednak łódka uderzyła z nami drugi raz o ziemię. Tym razem nic nie wyleciało na ziemię, bo w łódce my czterej byliśmy jedynym już ciężarem. Przez chwilę łódka przewrócona do góry dnem i bokiem, wlokła nas po łące pomiędzy płotami. Za każdym razem francuz pytał się tylko czy nikt nie wyleciał, a zaledwie zdążyliśmy zaświadczyć odezwaniem się naszą obecność i przytomność, już leżeliśmy na ziemi, tłukąc się o siebie wzajemnie

Nareszcie wpadliśmy na ogromny karp, od którego odrzuceni zostaliśmy wprawdzie jeszcze na kilka sążni, ale kotwica zahaczyła się właśnie o ów karp. Wylądowanie było zatem zapewnione, choć długo jeszcze wicher rzucał balonem i łódką a w niej i nami. Kłapa, którą otworzono jeszcze dawniej, ciągniona z siłą przez kapitana i p. Filipowskiego pękła, i oderwała się w połowie. Pomogło to jeszcze do ujścia gazu i do uspokojenia rozhukanego balonu.

W tej chwili właśnie nadbiegli miejscowi urzędnicy leśni, a za ich staraniem i włością, którzy ostatecznie dopomogli nam do zupełnego wypróżnienia balonu i do złożenia go i zapakowania, co wszystko trwało do godziny 6 po południu.

Pierwsze uderzenie łódki nastąpiło punkt o godzinie wpół do 3-iej po południu, tak bowiem wskazywał zegarek p. Holewińskiego, który wskutek tego wstrząśnienia zepsuł się.

Wkrótce przybyło na miejsce paręset włościń. Opowiadali oni, że ujrzeli balon właśnie tylko co po powrocie z kościoła, gdzie zakupili mszę na intencję szczęśliwego przebycia onegdajszego dnia, jako 12 go sierpnia, na który zapowiedzianem było spotkanie ziemi z kometą. Mojem wołaniem przez tubę, jeszcze bardziej przestraszył tych prostaczków. Wzięli mnie za Archaniola głoszącego koniec świata. Przestrasz i rozpacz we wsiach sąsiednich osadzie Feliksów, w której ostatecznie się

zatrzymaliśmy, był nie do opisania. Lud biegł do krzyżów i stacji i tam z płaczem się modlił. Kobiety mdlały i jęcząc biegały. W cztery godziny jeszcze po spadnięciu, gdyśmy korzystając z gościnności komisarza leśnego mp. Czachowskiego przybyli do jego mieszkania, usługująca tam dziewczyna wiejska nie chciała przynieść nam wody do umycia, zawodząc ciągle od płaczu.

Po wysłaniu depesz telegraficznych do Małkini o 12 wiorst odległej stacji kolei petersburskiej, napisałem mna dwóch kartkach jednobrzmiącą krótką wiadomość o losie naszej wyprawy. Kartki przywiązałem gołębiom, które pomimo przygód przy spadaniu cało także wyszły. Skrzydlate posły z różowemi dla uwydatnienia wstęgami wzbiły się z początku wysoko, zmierzając w dobrym kierunku ku Warszawie, wkrótce jednak usiadły na drzewie i jak nam mówiono długo jeszcze krążyły ponad Feliksowem. Co się z nimi stało nie wiem, dość, że dotychczas depesz naszych nie doręczyły jeszcze swemu właścicielowi.

Resztę dnia i wieczora przepędzaliśmy w domu p. Grymowskiego komisarza leśnego i na przechadzce w pięknym miejscowym parku. Przyjęci jak najserdeczniej opuściliśmy Feliksów już po północy i przybyliśmy do Małkini o 4 w nocy, skąd zaraz prawiem nocnym pociągami powróciliśmy do Warszawy.

A teraz ciekawiście naszych wrażeń, otóż przyznam się wam, że bez względu na pewne niebezpieczeństwa, które tym razem silnie się objawiły, przygody nasze onegdajsze tkwią mi w umyśle, nie jako rzeczywiste fakta, ale jako wspomnienie jakiegoś osnutego na tle wschodniej fantazji snu. Często doznaję tylko lekkiego kołysania, jakbym jeszcze siedział w łódce zawieszonej wśród obłoków i to mi 30przypomina rzeczywistość.

A czym się bał, spytacie, odpowiem wam i na to otwarcie: nie było czasu bać się. Zresztą energia kapitana Bunelle i jego doświadczenia dają silną rękojmię uniknięcia jakiegoś nieszczęśliwego wypadku” .

Lot ten zyskał dokumentację fotograficzną, wykonaną przez Jana Nepomucena Józefa Mieczkowskiego (1830 – 1889), fotografa warszawskiego. Przedstawiały aeronautę oraz trzech towarzyszących mu dziennikarzy w ubiorach i z bagażami, z jakimi zajęli miejsce w koszu aerostatu .

22 sierpnia 1783 r. o godz. 1930 kpt. Bunelle w auli Uniwersytetu Warszawskiego wystąpił z odczytem, w którym przedstawił rys historyczny rozwoju aeronautyki i użycie balonów czasie wojny francusko – pruskiej 1870 – 1871 roku. W obecności ok. 80 osób podzielił się także wrażeniami ze swych 19 odbytych do tego czasu lotów.

Czas jego wystąpienia nie był szczęśliwie wybrany, bowiem w tym czasie w Ogrodzie Saskim odbywał się festyn z loterią fantową. Na frekwencji zaważyła też wysoka opłata za wejście. Ale jakby nie było na spotkanie z aeronautą przybyło ok. 80 osób. Jego wystąpienie trwało 2 godziny. Prasa warszawska zwracała przy tym uwagę, że zbyt długo opowiadał o historii aeronautyki - słuchaczom znanej, a zbyt mało o działaniach poczty balonowej w oblężonym Paryżu, tym bardziej, że przybyli oczekiwali opowieści „świadka historii” .

Przy okazji przypomniano, że na skutek wielu głosów Bunelle odbędzie w Warszawie jeszcze jeden lot w niedzielę, 25 sierpnia. „Kurier Warszawski” apelował przy tym do czytelników – hodowców gołębi – o użyczenie aeronautom gołębi pocztowych, te bowiem których użyto w pierwszym locie – do Warszawy nie powróciły .

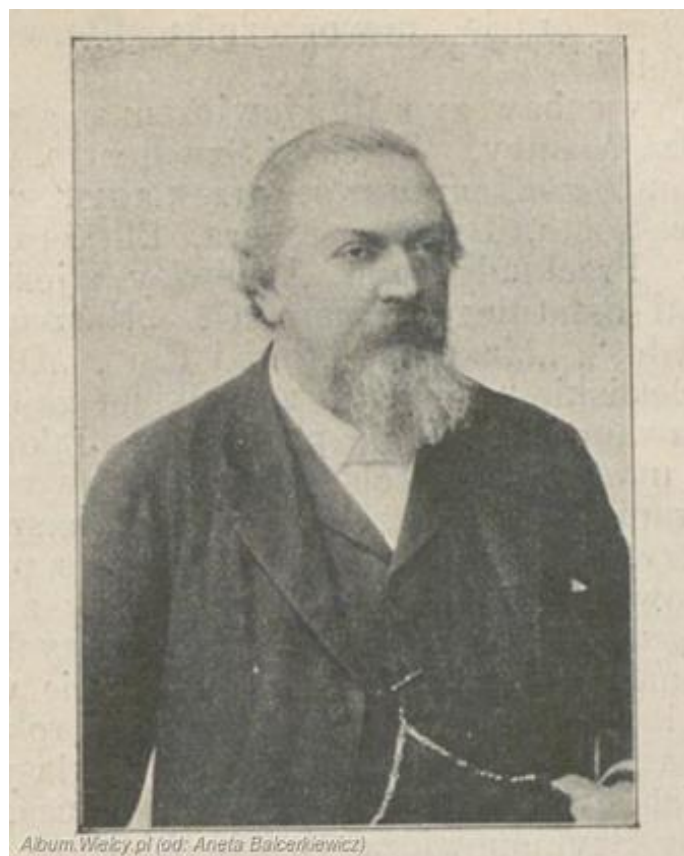
Drugi pokaz lotu kpt. Bunelle ponownie zgromadził tysiące widzów. Tym razem pogoda dopisała, nie zawiodła też gazownia i widzowie zastali balon gotowy do lotu. Tym razem aeronauta miał go odbyć w towarzystwie Melecjusza Dutkiewicza i Władysława Miłosza oraz jednego z poprzednich pasażerów. Tym pierwszym przyrzekł jeszcze przed pierwszym lotem udział w kolejnym locie, jeśli miałby się odbyć. Chęć lotu zgłosili trzej znani nam dziennikarze, ale szczęśliwy los stał się udziałem

jedynie Feliksa Fryze .

Już 28 sierpnia „Kurier Warszawski” podał relację z tego lotu pióra Feliksa Fryze. „Opuściwszy Warszawę o godzinie kwadrans na 6 po południu – pisał – balon wznosił się bardzo wolno, ale równo, co mu rokowało odległą podróż. Cisza jednak panująca w powietrzu, nie dopuściła szybkiego lotu balonu, tak, że chwilami szybkość ruchu wynosiła zaledwie 10 wiorst na godzinę (ok. 10 km – SJ).

Przebywszy Wisłę w kierunku mało pochyłym do jej korytą ponad wsią Sycyminem, balon poszedł dalej w kierunku od południowego - wschodu ku północno - zachodowi. Ciemność ogarniała tymczasem podróżników coraz bardziej, tak, że około godziny w pół do 9 wieczorem, gdy już nie można było ani odczytywać narzędzi, ani rozróżniać miejscowości na ziemi, trzeba było pomyśleć o spadnięciu.

Tym razem spadek był niespodziewanie łagodny. Balon upadł na polach wsi Pozarzyna na granicy powiatu płockiego i płońskiego, tuż obok wsi Gawarców dolny, p. Józefa Stobieckiego, o kilka wiorst od miasta Wyszogrodu. Najwyżej balon wznosił się na 1 400 metrów, czyli około 5 000



Album.Walcy.pl (od: Aneta Babarkiewicz)

Feliks Fryze, 1843 – 1907

stóp, zatem prawie dwa razy wzniesienie się było niższe od poprzedniego. Najniższa temp. była trzy stopnie ciepła Reaumure'a.

Przy spadnięciu, w koszu było jeszcze 12 worków piasku. Z tak obfitym balastem możnaby, gdyby nie ciemność, przebyć jeszcze z 10 mil drogi” .

Obszerniejszą relację opublikowano 29 sierpnia. Po minięciu cmentarza powązkowskiego „spozregany wieś, zdaje się, Powązki, z dużym trójkątnym rynkiem, czerniącym się od tłumy – pisał Feliks Fryze. Słyszemy gwar przytłumiony. Wtem kapitan każe wyrzucić część ballastu. Piasek sypie się obficie prosto na rynek. Do uszu naszych



*Kazimierz Filipowski
1801 – 1900*

dochodzi okrzyk o! zapewne oburzenia i w jednej chwili na rynku nikogo już nie ma, Powązki znikają. Wznosimy się teraz wyżej, widzimy jeszcze Warszawę choć niezbyt wyraźnie; pod nami rozwija się coraz obszerniejszy i piękniejszy krajobraz, Wisłę zwłaszcza widzimy na przestrzeni kilkunastu mil, posuwamy się jednak niezmiernie wolno.

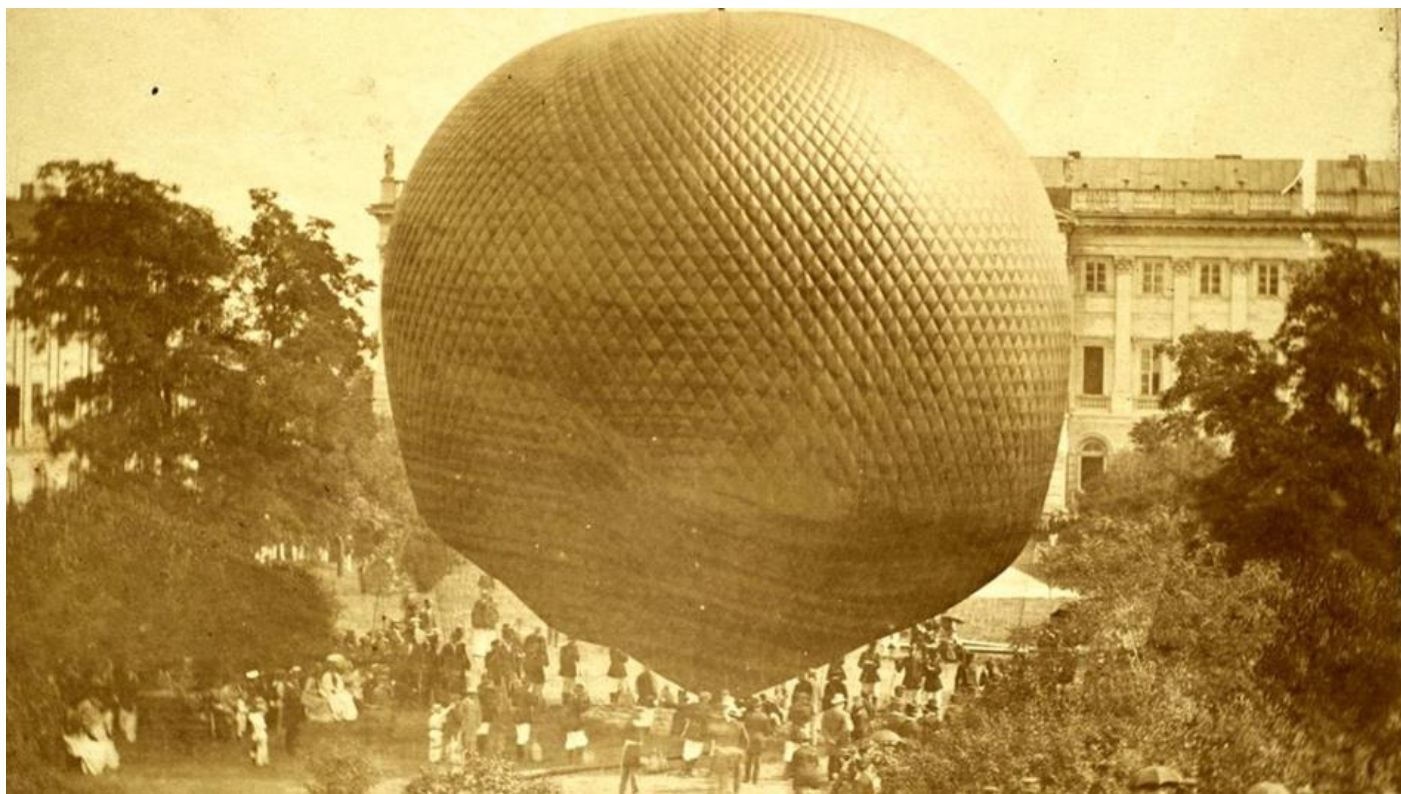
Rozebraliśmy pomiędzy siebie zajęcia. P. M. otrzymał nadzór nad balastem i linami. P. D. pomaga przy ballaście i zarazem trzyma pióro a raczej

ołówkę wyprawy. Co do mnie, ponieważ drugą już odbywam napowietrzną wycieczkę, kapitan, zaś robi właśnie dwudziestą, stosunek zatem nasz pod względem hierarchii balonowej jest jak 1 do 10. Na tej zasadzie współtowarzysze moi uważają mnie za porucznika balonu. Korzystając z tej godności, łąję jeszcze lepiej niż kapitan za kręcenie się i wstrząsanie łódką, objaśniam znaczenie i cel różnych części składających przyrząd balonowy i przestrzegam jak się w danej chwili należy zachować.

Jako stałe zajęcia należą do mnie: obserwacje termometru, barometru, bussoli i mappy. Zamiast hygrometru, czyli wilgociomierza, mamy.... butelki. Te wskazywać nam będą suchość powietrza, do której pragnienie zdaje się być przecież proporcjonalnem. Po wypuszczeniu liny wielkiej i liny z kotwicą, co mówiąc nawiasem, dzięki silnym dłoniom pana M. odbyło się szybko i dobrze, spostrzegliśmy pewną niedokładność w zawieszeniu kosza pod balonem.

Kosz ten wisi na 8 linach zakończonych drewnianymi rączkami, za pomocą których zapięty jest jak na guziki do lin idących od koła podbalonowego a zakończonych pętlicami. Otóż dwie takie zapinki i do tego sąsiednie, wykręciły się tak, że w razie uderzenia kosza o ziemię, co jest prawdopodobne przy opuszczaniu się balonu, kosz mógłby z jednej strony oderwać się od koła i wysypać nas wskutek tego.

Naturalnie, że taką ważną niedokładność trzeba było usunąć jak najrychlej. A nie łatwa była to rzecz, trzeba było bowiem stanąć obiema nogami na poręczu kosza, jeszcze wspiąć się by dostać do owych rączek i przekręcić je. Czynności tej dopełnił p. M. podtrzymywany naturalnie przez nas wszystkich. Uporządkowawszy jeszcze nasze manatki, jednomyślnie postanowiliśmy zjeść podwieczorek. Właśnie akcja gastronomiczna była najsilniej rozwinięta, gdy wiszący przy mnie barometr nagle zaczął się podnosić, wskazując tym sposobem nasze spadanie. Spadanie było rzeczywiście nagłe, gdyż wkrótce koniec wielkiej liny



*Start balonu kpt. Bunelle z podwórza pałacu Kazimierzowskiego przy Krakowskim Przedmieściu,
foto Konrad Brandl, 25 sierpnia 1872*

potrącił wierzchołek drzewa w lesie. Łódka zachwiała się lecz usypanie piasku zapobiegło dalszemu opadaniu.

Porzuciliśmy wszystko i wzięliśmy się do worków z piaskiem. Wyrzuciwszy ich kilka, wznieśliśmy się znowu o 2,000 stóp wyżej, tak, że o godzinie w pół do 8 dosięgliśmy wkrótce wysokości blisko 5,000 stóp (ok. 1500 m – SJ). Było to najwyższe nasze wzniesienie się w obecnej wycieczce.

Termometr wskazywał 9 stopni ciepła, po wzniesieniu się spadł do 7 st. o godzinie 7 minut 35, zaś o 3 kwadransie na 8 spadł jeszcze niżej i wskazywał już tylko 3 stopnie ciepła. Chłód był przejmujący, powietrze bowiem mieliśmy w tej chwili nadzwyczaj wilgotne, a gęste obłoki otaczały nas zewsząd.

W tymże czasie z pomiędzy czarnych mgieł pokażało się zachodzące słońce. Na ziemi było ciemno, balon zaś pływał w krwawo -purpurowym oświetleniu. Dla tych, którzy go w owej chwili widzieli, widok musiał być zarazem pięknym i przerażającym, balon bowiem wyglądał jak olbrzymia rozpalona do czerwoności kula /.../.

Przez cały czas podróży balon trzymał się mniej więcej kierunku Wisły, to się zbliżając do niej to się oddalając. Nareszcie widocznem było, że przebedziemy rzekę w kierunku lekko do niej pochyltym, jakoż przejście to odbyło się pomiędzy Secyminem leżącym na lewym brzegu a Wychódzcem na prawym brzegu Wisły. W tem miejscu, jakieśmy się później powracając statkiem rozpatrzyli, woda rozlała się tak, że szerokość chwilowego koryta dochodzi tam 2 wiorst: w samym środku rzeki znajduje się kępa gruszkowata. Przejście trwało blisko pół godziny, balon bowiem posuwał się wolno i prawie w kierunku właśnie koryta.

Wkrótce potem przebyliśmy jedno z licznych w tej stronie kolan rzeki. Ciemności nie dozwalały przypatrzeć się miejscowościom. Tyle tylko o nich wiedzieliśmy, że znajdują się przy Wiśle, ale nic zresztą więcej. Zdaje się, że prawdopodobnie przeszliśmy też Wisłę pod Śladowem, zresztą przejść tych musiało być trzy, gdyż spadliśmy na prawym brzegu Wisły, co byłoby niepodobieństwem przy dwóch tylko przejściach, które bądź co bądź są pewne. Cisza uroczysta, o której można

mieć pojęcie chyba tylko w balonie silnie oddziaływała na człowieka w czasie dnia, w nocy jednak silniej jeszcze rozmarza.

Brak jednak jakiegokolwiek widoku nie przyczynia się do podniesienia wrażenia. A nie mogliśmy doprawdy skarżyć się na obfitość krajobrazów, skoro zaledwie Wisłę byliśmy w stanie odróżnić. O użyciu lunety nie mogło być mowy. Porównawszy bliżej, dalszy kierunek Wisły i nasz, przekonaliśmy się, że są prawie jednakowe, że zatem, przyjdzie nam z parę godzin posuwać się ponad korytem rzeki, i to wśród najzupetniejszych ciemności.

Z uwagi na tę okoliczność kapitan chociaż miał jeszcze 12 worków ballastu, co pozwalało przebyć jeszcze bardzo znaczną przestrzeń, dla uniknięcia niebezpiecznej kąpieli w Wiśle postanowił opuścić się nie dochodząc jej brzegów. Około godziny 9-ej poczuliśmy lekkie wstrząśnięcie kosza. Wielka lina zaczepiła się właśnie o krzaki, balon więc już był przytwierdzony do ziemi, chodziło tylko o znizenie go jeszcze, co się też odbyło za pomocą kilkakrotnego otworzenia klapy. Dotknęliśmy lekko ziemi nie wiedząc jednak czego dotykamy, czy suchego gruntu czy bagien lub krzaków. Po jednym jeszcze lekkim szarpnięciu łódka stale osiadła na ziemi, a balon obok niej. Była wtedy godzina kwadrans na 10-tą.

Przez godzinę blisko pracowaliśmy we czterech nad wypróżnianiem balonu, które szło nadzwyczaj wolno dla zupełnego braku wiatru. Nareszcie około godziny 10 zbliżyło się do nas dwóch włościan trzymających się za rękę i postępujących

w kształcie izbicy lub szpicy atakującej. Nieboracy chcieli się zabezpieczyć od zajścia im tyłu lub napadu flankowego. Jestem pewny, że gdyby we wsi było się znalazło nie 2 ale 4 równie odważnych włościan, byliby przyszli do nas w kształcie czworoboku, jako najwytrwalszej formy na wszelkie ataki. objaśniłem obu co zaszło, a dowiedziawszy się żeśmy spadli na granicy powiatów płockiego i płońskiego, tuż obok wsi Gawarzeca Dolnego, będącej własnością p. Józefa Stobieckiego, dałem

jednemu z przybyłych urzędników, jak się nazywał (sołtys), bilet wizytowy, dla zaniesienia go panu S. i objaśnienia o naszym przyjeździe.

Bilet mój tymczasem zaniósł posłaniec nie do dworu, ale do gromady. Tam oglądano go, wączano, nawet czytano, ale wszyscy, nie wyłączając czytelnych włościan, uradzili, by nie zanosić biletu panu, po którego właśnie pewnie złe przybyło. Czterech posłańców w ten sposób przepadło, zanim jeden nareszcie bilet dostał się do rządcy miejscowego p. Wacława Młodzianowskiego. Ten natychmiast wzięwszy latarnię pośpieszył do nas konno z kilku fernalami. Ujrawszy zbliżające się światło, od którego balon mógłby od razu wybuchnąć, pobiegłem na spotkanie przybywających, wołając o zgaszenie latarni. Pan M. kazał światło postawić na ziemi a sam poszedł ku nam, cała jednak eskorta fornalska w tej chwili się rozpierzchła, przestrzegając pana M. by się zanadto do mnie nie zbliżał. Musi to być złe, wołali, kiedy się światła lęka.

Tymczasem jednak znalazło się 10 odważniejszych włościan, którzy doszli aż do nas i dopomogli nam do wypróżnienia balonu. Dodać muszę, jako rys charakterystyczny kobiet wiejskich (czy tylko wiejskich?), że bojaźń ustąpiła przed ciekawością i kilkanaście z nich przybyło na pole aż do samego balonu, zaraz po sołtysach, kiedy jeszcze nikt ze wsi nie chciał się do nas zbliżyć. Prawda, że biedaczki stąpały trwożliwie, trzymając się jedna drugiej za spódnicę, ale dość, że przyszły i zaglądały aż w środek balonu, patrząc czy oprócz nas czterech nie ma jeszcze kogo więcej. Uderzone niemiłym wcale zapachem gazu, dziwiły się niezmiernie co za nosy trzeba mieć, żeby w takiej woni wytrzymać. Nareszcie przybył i dziedzic Gawarcowa p. S., któremu dano o nas znać dopiero przed północą.

Gaz tymczasem uszedł już z balonu, postawiwszy więc przy nim na polu dwóch ludzi na straży udaliśmy się do mieszkania gospodarza. Przyjęci z serdeczną gościnnością, przepędziliśmy ani się spostrzegłszy czas wesoło i gwarno aż do godziny 4

z rana. Po krótkim spoczynku udaliśmy się o 8 rano na pole do balonu, składanie którego i zapakowanie ukończyliśmy o 11 przed południem, wobec ciągle napływających z okolicy włościan i mieszczan.

Ponieważ powrót z Gawarcowa do Warszawy najdogodniejszy jest Wisłą, a statek miał nadejść do najbliższej stacji, to jest do Wyszogrodu dopiero nazajutrz we wtorek, zniewoleni zatem gościnnością pana S. pozostaliśmy jeszcze całą dobę, przepędziwszy wieczór w gościnnym domu sąsiada pana K. Dziewanowskiego.

We wtorek opuściliśmy Gawarców, którego gościnnych progów nigdy nie zapomnimy i przytyliśmy do Wyszogrodu, gdzie już przedtem posłaliśmy balon. Tłumy mieszkańców zalegały ulicę prowadzącą do przystani, utrudniając przystęp do embarkaderu. Kosz z balonem trzeba było na promie przewozić do statku. Niemniejsze trudności były przy przenoszeniu kosza na ląd w Warszawie. Balon jednak wyszedł bez szwanku. Druga ta wycieczka mniej bogata w przygody i uboższa we wrażenia, niemniej rozjaśniła mi wiele wątpliwości i wybornie dopełniła całości pojęcia o podróżach napowietrznych.

Także po tym locie wykonano fotografie załogi balonu, tym razem w zakładzie fotograficznym Melecjusza Dutkiewicza (1836 - 1897) i Ferdynanda Klocha. 29 sierpnia wykonano tam fotografie uczestników lotu, wśród których znalazł się i właściciel zakładu. Dutkiewicz wykonał wiele fotografii, tak przed lotem, jak i podczas lotu. Część z nich zebrał w album, ofiarowany kpt. Bunelle. Ofiarował mu także talerz, na porcelanie którego odbita została fotografia balonu i portret kpt. Bunelle. Swoje wrażenia z lotu Dutkiewicz opublikował w „Kurierze Codziennym”

Problemy z wypełnianiem balonu gazem podawanym z zakładu warszawskiego miały swoje reperkusje, skutkując w końcu zainteresowaniem mieszkańców stolicy instalacją liczników poboru gazu. Bulwersowała informacja o ilości podanego

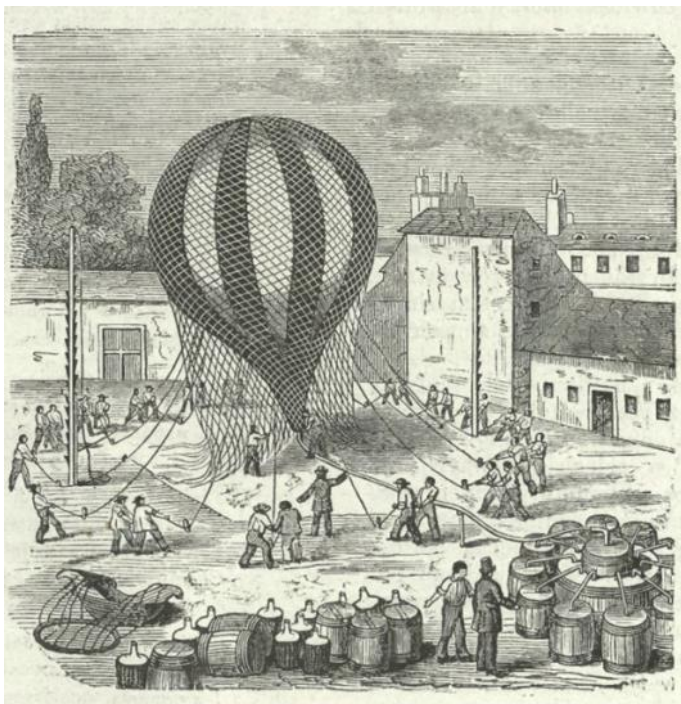
gazu sięgająca 30 000 m³, wobec 20 000 m³ pojemności balonu. Różnica ta powodowana była ogromnymi stratami gazu na sieci, które – jak się okazało - pokrywali jego odbiorcy. Okazało się przy tym, że i jakość gazu daleko odbiegała od danych podawanych przez gazownię co też obciążało jego odbiorców.

Kpt. Bunelle opuścił Warszawę 7 września. Udał się do Moskwy, a następnie Petersburga. Towarzyszył mu Władysław Miłosz, który też, gdy okazało się, że w Moskwie z braku rurociągu nie można wypełnić balonu gazem, udał się do Petersburga, gdzie znalazł potrzebne rury gumowe. Mimo wszystko lotu w Moskwie nie udało się urządzić bowiem koniec końców gazownia oświadczyła, że nie jest w stanie dostarczyć gazu do wypełnienia balonu. W tej sytuacji Bunelle opuścił Moskwę i udał się do Petersburga.

Tam 1/13 czerwca 1873 r. zrealizował lot w towarzystwie adiunkta Obserwatorium Astronomicznego Rykaczewa, oficera kirasjerów Besonowa i Władysława Miłosza. Z powodu silnego wiatru start był dramatyczny. Balon druzgocąc ławki i krzesła przeznaczone dla publiczności, łamiąc płoty, miał wznieść się wyżej, posuwał się nisko nad ziemią. W końcu publiczność zdołała chwycić liny co pozwoliło załodze wyrzucić balast i wiele przyrządów fizycznych do niczego już nieprzydatnych, bo potłuczonych, dzięki czemu balon wzniósł się. Lot trwał trzy godziny.

Kpt. Bunelli powrócił do Moskwy i w towarzystwie oficera Sztabu Generalnego Nikołajewa wobec licznej publiczności wykonał tam 23 czerwca 3-godzinny lot

13 sierpnia 1873 r. Bunelli ponownie przybył do Warszawy celem odbycia tutaj lotu, zapowiadanego na niedzielę 24 sierpnia. Ale termin ten przesunięto najpierw na 31 sierpnia, a następnie z powodu odbywającej się tego dnia loterii fantowej na 7 września. Ale warunki meteorologiczne sprawiły, że raz jeszcze przesunięto termin lotu, tym razem tylko o dzień, na 8 września. Tego dnia



Przygotowywanie balonu typu Charliery do lotu

startowi balonu towarzyszył – jak zwykle – wielotysięczny tłum mieszkańców stolicy. Tym razem miejsca w koszu zajęli znani już nam dziennikarze Feliks Fryze i Kazimierz Filipowski oraz Bruno Cierniewski, wydawca „Tygodnika Przemysłowo-Handlowego”. Także ten lot znalazł na łamach „Kurier Warszawski” zapis Feliksa Fryze.

„Dwie podróże napowietrzne, jakie odbyłem w sierpniu roku zeszłego, wywarły na mnie tak silne a przyjemne wrażenie i pozwoliły mi zrobić tyle spostrzeżeń rozmaitej natury, że postanowiłem koniecznie po raz trzeci wzbić się jeszcze pod obłoki, jeśli tylko nadarzy mi się potemu sposobność.

Na spełnienie mych zamiarów nie długo przyszło mi czekać. Przybyły przed kilku tygodniami zeszłoroczny nasz przewodnik napowietrzny, kapitan Bunelle, chętnie zgodził się, bym mu znowu towarzyszył. Wprawdzie prawie wszyscy moi znajomi i przyjaciele odradzali mi to nowe, jak nazywali, awanturowanie się, ale ich nie usłuchałem dla wielu naturalnie powodów. Przedewszystkiem szło mi o odbycie podróży nocnej przy świetle księżyca, powtóre miałem zamiar wspólnie z jednym z tu-tejszych fotografów zdjąć fotografię Warszawy z wysokości balonu, wreszcie odbycie napowietrznej wycieczki nie zdawało mi się i nie zdaje bynajmniej niebezpieczniejszym od innych rodzajów lokomocji.

Zamiar zdjęcia fotografii spełzł tym razem na niczym z powodów odemnie niezależnych, ale to nie wpłynęło bynajmniej na wyrzeczenie się przeze mnie wycieczki, któż bowiem z resztą wam czytelnikom „Kurier” napisał by sprawozdanie?

Odjazd balonu z dziedzińca gmachu uniwersyteckiego kilkakrotnie odkładano dla loterii fantowej na Pradze. Na odraczaniu upłynęło dwa tygodnie i stało się, że ani loteria sobotnia, ani balon niedzielny, nie mogły się odbyć z powodzeniem. Loterji przeszkodził dzień sobotni i zimno, balonowi zaś rześisty deszcz padający od południa.

Nie przewidując tymczasem deszczu kapitan Bunelle przystąpił do wypełniania balonu gazem. Czynność to ciekawa, ale długa i męcząca. Pomagałem przy niej kapitanowi i byłem jego dragomanem. Właśnie balon był już wypełniony w trzeciej części, kiedy deszcz coraz ulewniejszy ostrzegwał, że publiczność nie będzie mogła się zebrać.

Francuz niecierpliwił się tymczasem i gwałtem chciał jechać. Skłoniłem go z trudnością zaledwie do odłożenia wycieczki do dnia następnego. Przeszto dalej balon nadymać.

Przytrzymywany za pomocą paruset bardzo ciężkich worków z piaskiem, „Jules Favre” powierzony został opiece i dozorowi 8 ludzi aż do poniedziałku.

Nazajutrz przybyłem na miejsce wyprawy o godzinie wpół do 4-tej, właśnie w chwili kiedy balon wypełniony gazem gotów był już poszybować. Zabrałem się do roboty i wspólnie z towarzyszami podróży umocowaliśmy łódkę, uporządkowaliśmy liny i w ogóle przygotowaliśmy wszystko co jest koniecznym dla puszczenia balonu. Mocno żałuję, że niewiele tylko osób mogło się przyglądać tym wszystkim manewrom wykonywanym przez nas przy pomocy 32 silnych żołnierzy gwardji.

Co do mnie, pomimo że już dwie przedtem odbyłem wycieczki napowietrzne, przyznaję się otwarcie, że teraz dopiero zrozumiałem całe postępowanie i nabrałem tyle wprawy, że w potrzebie już bym sam

radę dać potrafił. O godzinie wpół do 5-tej siedliśmy, a raczej wdrapaliśmy się do łódki. Umieściłem się w rogu po prawej stronie kapitana, obok mnie stanął pan Bruno Ciemnewski, wydawca „Tygodnika Przemysłowo-Handlowego”, a na przekątnej po lewej stronie kapitana, pan Kazimierz Filpowski, zesłoroczny nasz towarzysz pierwszej wycieczki balonowej. Łódkę równoważono dość długo.

Wreszcie punkt o 3 kwadransie na 5, kapitan gwizdnął, żołnierze puścili ostatnią linę, i ujrzałem tłum żegnający nas chustkami i kapeluszeniami. W tej chwili balon zaczynał się dotykać akacji dość wysokiej rosnącej tuż na trawniku. Dla uniknięcia przypadku pan Filipowski wysypał natychmiast jeden po drugim dwa worki piasku. Wołania nasze i ostrzeżenia były już za późne, piasek dostał się na głowy całej grupy osób, pomiędzy którymi widziałem autorkę 365 obiadów. Ciekawym zawsze się coś z reszty dostanie.

Używszy ciężaru, wzbiliśmy się dość wysoko w kierunku południowo-wschodnim (bliżej południowego). Na placach, ulicach a nawet na dachach domów, widzieliśmy mnóstwo czerniawy. Była to publika bezpłatnie się nam przypatrująca.

Śliczna jest Warszawa z góry, ale widok jej z wieży na przykład ratuszowej, nie daje nawet pojęcia o tem co się widzi z balonu.

Przy wzgórkowatym i różnopochyłym położeniu ulic miasta, niektóre z nich, a nawet całe dzielnice, kryją się przed wzrokiem patrzącego z wieży. Z balonu przeciwnie, widać miasto całe z okolicami w kilku milowym promieniu, a wszystko jakby na jednej płaszczyźnie. Małe dworki i drobne zabudowania zacierają się, pałace za to i wielkie gmachy choć w kształtach maleją, stają się prawie wyraźniejszymi.

Słowem obraz Warszawy przypomina miasto Guliwera, gwarne, ruchliwe i obszerne, ale wszystko drobniotkich wymiarów. Obok widać jakiś wyschły strumyk, a na nim czarną grubą kładkę. To Wisła i most żelazny. Gwar cichnie, widzimy jeszcze jakie-

goś dymiącego wężyka pełzającego niedaleko Pragi. To pociąg kolei Terespolskiej.

Mijamy Saską Kępę, znajdując się ciągle na wysokości 900 metrów, to jest blisko jednej wiorsty, termometr Reaumura wskazuje 8 stopni ciepła.

Balon posuwa się nadzwyczaj wolno; wyrzucamy tedy część balastu, aby w wyższych warstwach powietrza szukać pomyślniejszego a raczej silniejszego prądu. O godzinie 5 minut 55 jesteśmy na wysokości 1000 metrów, o g. 6 m. 10 na wysokości 1200 metrów, termometr spada na 6 stopni ciepła. Zwolna balon, utracając gaz, zaczyna znowu opadać i o godz. 6 m. 30 dosięga wysokości 800 metrów, przyczep termometr wskazuje + 7 stopni; wyrzucamy zatem znowu ballast i o godzinie 7 dosięgamy wysokości 2150 metrów to jest 2 1/7 wiorsty. Termometr wskazuje przytem 2 stopnie ciepła.

Przez dobrą godzinę po odjeździe pracowaliśmy wszyscy nad uporządkowaniem rzeczy, później nad wypuszczeniem liny bezpieczeństwa i liny kotwicznej, wreszcie nad uporządkowaniem worków balastowych. Było nam zatem ciepło. Teraz jednak skutkiem nieruchomości w jakiej zostawiliśmy i niskiej temperatury zaczęliśmy doznawać zimna. Wdzieliśmy watowe paletoty, ale mimo to co chwila zmuszeni byliśmy rozgrzewać się nalewką i winem. Mnie i p. F. stosownie ubranym wystarczyło to do utrzymania ciepła, ale p. C. zaczął doznawać coraz silniejszego przeziębienia, za lekko bowiem się wybrał. Przyszło do tego, że trzeba było naszego spółpodróżnika położyć na dnie łódki i przykryć wypróżnionymi workami piasku. Słońce dawno już zaszło, księżyc zaś dopiero obiecywał wychylić się z mgły przyziemnej. Byliśmy więc w ciemnościach. Trwało to do godziny 9, więc równo dwie godziny. Przez ten czas mogliśmy tylko z papierków wypuszczanych z ręki, wnioskować o spadaniu i wznoszeniu się balonu, na barometrze bowiem nic odczytać nie byliśmy w stanie. Ponieważ jednak kilkakrotnie wyrzucaliśmy ballast, balon

zatem płynął w rozmaitych wysokościach od 1200 do 2000 metrów. Punkt o godzinie 9 oświetlił nas księżyc będący prawie w pełni. Byliśmy wtedy na wysokości 2162 metrów, termometr wskazywał 2 stopnie ciepła, balon prawie nie wirował, pogrążeni byliśmy w głębokiej ciszy.

Przy cudownej pogodzie i świetle księżycy pozwalającym nam z wysokości 800 metrów rozróżnić las od pola, płynęliśmy spokojnie i właśnie natrafiliśmy na prąd bardzo szybki przenoszący nas w ciągu kilku minut ponad olbrzymimi lasami, kiedy obawa o stan zdrowia p. C, zmusiła nas do zaniechania dalszej podróży.

Skutkiem nie wyrzucania ballastu, balon zniżył się tyle, że lina bezpieczeństwa wisząca pod łódką i długa 107 metrów (375 stóp), zaczęła już końcem swym trącać o wierzchołki drzew. Byliśmy jednak w tej chwili ponad samym brzegiem zaczynającego się wielkiego lasu. Trzeba było zatem odwlec chwilowo spadnięcie.

Urzuciliśmy ćwiartkę worka piasku (około 10 funtów) i wnet wzbiliśmy się do 1,300m metrów (półtory wiorsty).

Powtórnie spadając, byliśmy szczęśliwsi, balon bowiem znalazł się na wysokości 200 metrów ponad środkiem właśnie lasu, poza którym widzieliśmy pole i znowu las. Chodziło teraz o to, by nie wpaść właśnie na ów drugi las. Trzeba było więc przyśpieszyć spadanie wolno dotychczas obniżającego się balonu.

W tym celu otworzyliśmy podwakroć klapę i wnet dojrzeliliśmy na ziemi kilka białych punkcików. Była to wieś.

Byliśmy już nad samym brzegiem lasu. Dla zmniejszenia uderzenia balonu o ziemię wyrzuciliśmy cokolwiek ballastu, a sami uwiesiliśmy się rękami u lin. W tej chwili kosz uderzył o ziemię tuż przy jakimś domostwie i może nie dalej nad parę łokci od dużego drzewa i krzyżujących się przyniem dwóch płotów. Uderzenie było umiarkowane. Ani wlokąca się po ziemi za nami lina bezpieczeństwa,

ani wyrzucona w chwili uderzenia kotwica nie zdołały się jednak o nic zaczepić. Wnet balon zerwał się w górę i wzniósł się w jednej chwili na wysokość przynajmniej dwa razy większą od wieży ratusza warszawskiego. Spadliśmy znowu i uderzyliśmy powtórnie w bliskości poprzedniego miejsca pomiędzy płotami, tym razem daleko silniej. Termometr zawieszony na sznurku przy lince pękł, a my wpadliśmy w łódkę, niemogąc utrzymać równowagi. Balon zerwał się raz jeszcze, ale otwarcie kłapy, a bardziej jeszcze zawadzenie kotwicy i liny o płot, nie dozwoliły mu już dłużej się rzucić: spadł na ziemię po raz ostatni z lekkim już tylko uderzeniem poza płotami, tuż przy drodze do wsi; kosz zatrzymał się przy młodem drzewku co najwyżej o łokieć.

Była godzina w pół do 11 w nocy. Nie opuszczając naszej 6-godzinnej siedziby, za pomocą lin ściągaliśmy balon o tyle, by kładąc się na ziemię nie wcisnął się na owe drzewo, co by spowodowało rozdarcie. Skoro nasz motor stanął już o swojej mocy na ziemi wyleźliśmy z kosza, rozglądając się, gdzie jesteśmy. Na wywiady udał się p. C. i w pół godziny powrócił z wiadomością, że wieś nazywa się Kruszówka, że mieszkają w niej sami włościanie, że wszyscy śpią snem sprawiedliwych i że nie podobna nikogo sprowadzić do pomocy. W takim stanie rzeczy udali się znowu do wsi pp. Fil. i C, ja zaś z kapitanem strzeżliśmy dalej balonu stojącego tuż przy łódce niby olbrzymi, jak kilkopiętrowa kamienica, stóg siana. Od czasu do czasu wołałem hop, hop, żałując że zapomniał wziąć z sobą tuby, okazałem jednak wkrótce tyle, że na nasze wołanie odpowiadały wszystkie psy we wsi. Była to połowa zadania wykonana, psy bowiem rozbudziły włościan i wkrótce dwaj z nich przyszli do nas poprzedzeni czworonogim stróżem.

Prawie jednocześnie dwaj nasi towarzysze wrócili ze wsi w towarzystwie jednego jeszcze włościanina. Po długim poszukiwaniu wynaleźli oni wójta, ale ten obiecawszy dać natychmiast pomoc, poszedł do stodoły i więcej się już nie pokazał.

Nikt nas nie widział spadających, nikt też we wsi nie słyszał nawet wyrazu balon, trudno zatem było wytłumaczyć pytającym się włościanom, po co właściwie ich budzimy i czego od nich chcemy. Każdy pytał: czem, skąd i dokąd jedziemy. Otóż mogliśmy jasno odpowiedzieć tylko na drugie z tych pytań. Naturalnie włościanie nie bardzo się śpieszyli z pomocą.

A co to panom koło pękło, pyta jeden.

—Tak.

— A to niech panowie idą do kowala na drugim końcu wsi.

Po tych słowach drzwi chaty się zamykają i nie ma z kim mówić. Tym sposobem po dwugodzinnych usiłowaniach udało się nam zgromadzić zaledwie czterech pocziwych jakichś chłopków, którym dla ośmielenia rozpocząłem przy płocie wykładać lekcję popularną o balonach. Kiedy już zrozumieli, że balon jest: „wielga masyna do latania w górze”, zaczęli mnie wypytywać, czy za pomocą tej maszyny można prędko i dobrze młócić. Pytanie to zadawali nam później po kolei prawie wszyscy włościanie i kobiety, przybywający na pole obejrzyć „wielgą masynę”.

Później dopiero wyjaśniono nam powód takiego dopytywania się: Jeden z sąsiednich właścicieli ziemskich ma wkrótce sprowadzić do siebie młockarnię parową, otóż włościanie sądzili, że to właśnie owa wielka młocarnia przybyła już na pole.

Tymczasem przy pomocy czterech włościan i kilkunastu kobiet, znęconych ciekawością, zdołaliśmy balon w pewnej części wypróżnić. Była jednak już godzina 1 i uczuwaliśmy wielki głód i chłód: trzeba więc było myśleć o noclegu.

Objaśniono nas, że najbliższy dwór znajduje się o wiorstę we wsi N. Tam tedy udał się p. C., wzięwszy z sobą jednego z włościan za przewodnika. Po przejściu 2 wiorst, przeziębły nasz towarzysz ujrzał tak pożądany dlań dwór, w którym spodziewał się znaleźć ciepły przytułek i szklanekę herbaty. Pan C. zastukał parę razy do okiennicy i wkrótce w lufciku

ukazała się postać mężczyzny, który tylko co wstał z łóżka.

— A kto tam stuka.

— Przepraszam, że pana obudziłem, ale proszę o przytułek dla mnie i moich trzech towarzyszków...

— Ja tam w nocy nikomu przytułku nie daję, przerywa p. Ł.

— Ale myśmy spadli tu niedaleko balonem z Warszawy.

— A to mi wszystko jedno, brzmiała konkludująca odpowiedź gościnnego obywatela.

Na takie dictum p. C. nie wiedział co już powiedzieć, widząc jednak, że nawet w sieni dworskiej nie znajdzie przytułku, zastukał znowu do okna. I znowu wychyliła się postać tylko co rozbudzonego mężczyzny, który głosem podniesionym zawołał.

— A cóż tam jeszcze?

— To ja.

— A czegoż pan chce znowu.

— Nic, tylko zapomniałem panu powiedzieć żeś pan....

Co p. C. rzeczywiście zapomniał powiedzieć, nie przytaczamy w tem miejscu, powiemy tylko że w tej chwili gospodarz trzasnął lufcikiem i zaczęła się głośna bardzo dysputa, podczas której przewodnik pana C. pociągnął go za rękę i rzekł:

— „A dyć choćta wielmożny panie, skoda ino gęby psować.

I po godzinnej wędrówce, p. C., do reszty zziębły wrócił znowu do balonu.

Po złożeniu wielkiej narady, ja i p. Fil. nakłoniliśmy jednego z włościan, by nas zawiózł do Miastkowa, jak nam mówiono o parę wiorst także odległego. Jakoż o wpół do trzeciej ruszyliśmy we dwóch na podwodzie, przyrzekając pozostałym dwóm towarzyszom, że im sprowadzimy pomoc i wynajdziemy gościnny kącik.

Po godzinnej blisko jeździe i przebyciu blisko 6 wiorst, zajechaliśmy przed stajnie dworskie w Miastkowie. Tu nasz woźnica zaczął przez drzwi opowiadać stajennemu całe zdarzenie z „wielgą masyną”. Stajenny tymczasem zaciekawiony, rychło wyszedł do nas i doprowadził nas do dworu, zajmowanego obecnie przez pana Henryka Karskiego, zarządzającego dobrami Miastków (właściciel Miastkowa p. Ignacy Gąsowski bawi za granicą).

Stajenny zapukał do okiennicy i zawiadomił p. K., że przyszli jacyś panowie co to jeżdżą gazem na wielkiej galeryi. Wątpliwość wnet znikła i ustąpiła miejsca serdecznej polskiej gościnności. W jednej chwili oświetlono pokoje, nastawiono samowar i sporządzono posiłek. Jednocześnie pan K. posłał konie po dwóch pozostałych na polu towarzyszków i człowieka do nadzoru. O godzinie 5 rano złączyliśmy się wszyscy przy wspólnym wczesnym śniadaniu a raczej późnej kolacji, poczem wystaliśmy telegram do Mrozów na stacji kolei Terespolskiej, blisko o milę odległej i udaliśmy się na spoczynek.

Rano o 10 udaliśmy się znowu na pole do balonu już zupełnie wypróżnionego z gazu. Tłumy włościan otaczały nas zewsząd, pomagając nam ochoczo blisko 3 godziny przy układaniu i pakowaniu balonu, czyli jak go nazywali baliku. Rozmaite sznurki, kawałki papieru i.t.p. rozchwytywali oni chciwie na pamiątkę a o deseczkę rozbitego termometru staczali formalną walkę. Powróciwszy do Miastkowa i doznawszy nader gościnnego przyjęcia, wyjechaliśmy o 3 popołudniu dzielną czwórką do Garwolina na szosie lubelskiej. Tu właściwie powinno się skończyć nasze opowiadanie, ale nie mogę się powstrzymać od zaznaczenia jednego przynajmniej szczegółu podróży z Garwolina do Warszawy.

Padał deszcz, zamiast więc bryczki dano nam furgon kryty, jakiś wycofany z użytku ambulans, któremu brak było tylko krzyża czerwonego. Jazda w tym wehikule ciężkim, a bez resorów, to istna męczarnia, a trzeba było trząść się w ten sposób, aż

do Starej wsi na przestrzeni 22 wiorst. Doprawdy, jeden tylko rodzaj jazdy znam nieco do tego zbliżony: na beczce straży ogniowej jadącej w Warszawie do pożaru po bruku kamiennym na ulicy Czerniakowskiej.

Jakież tedy spostrzeżenia, spytacie, zebrałem z trzeciej mej wycieczki.

Otóż by odrzec na to krótko i węzłowato, bo już miejsca nie starczy, streszczę wszystko w trzech następnych punktach.

- 1) Najbezpieczniej jest odbywać podróż balonem podczas nocy księżycow
- 2) Nie trzeba szukać gościnności u dziedzica wsi N...
- 3) Nie trzeba jeździć ekstrapocztą po naszych traktach pocztowych, a w szczególności na linii z Garwolina do Starej wsi, póty przynajmniej, póki do tamtych stron nie dojdzie wiadomość o niedawnym, bo niespełna wiekowym wynalazku resorów” .

Wobec zainteresowania mieszkańców Warszawy balonem kpt. Bunelle zdecydował, że zaprezentuje go w niedzielę 5 października 1873 r. w Ogrodzie balon jako wolny wzniesie się tam z pasażerami Saskim. Balon co 20 minut będzie się wznosił pozostając na uwięzi. Aeronauta zamierzał przy tym za umiarkowaną opłatą zabierać na pokład chętnych powietrznej wspinaczki do wysokości 100 – 200 m . Przychód z imprezy miał być przeznaczony na pomoc dla ubogich.

Szybko jednak ten komunikat skorygowano, podając, że z powodu niedostatku wolnego miejsca w Ogrodzie Saskim balon jako wolny wzniesie się tam z pasażerami, zaś na uwięzi będzie służył chętnym lotu na placu Ujazdowskim w tydzień później, w sobotę i niedzielę, 11 i 12 października .

27 września 1873 r. „Kurier Warszawski” podał program imprezy. Wskazał, że podobne loty prowadzone są w Paryżu, Londynie i Wiedniu, ale balonowe wycieczki w Warszawie zasadniczo się od nich będą różnić, przy czym Bunelle ma zastosować

sposób wzlotów stosowany w czasie wojny francusko – pruskiej przez armię Loary.

Balon wypełniony gazem w gazowni przy ul. Książęcej siłą ponad 60 ludzi przeprowadzony zostanie na linach na plac Ujazdowski, ulicami Czerniakowską, Fabryczną, placem wzdłuż części ulicy Górnej i samą Górną tuż przy szpitalu Ujazdowskim. Tam balon będzie się wznosił trzymany na linach i z ich użyciem ściągany też na ziemię. Zakładano, że wzlot balonu do wysokości 100 m będzie trwał 5 minut, a aerostat pozostanie tam przez następne 20 minut co pozwoli podróżnym nasycić się widokiem Warszawy. Balonowe wycieczki trwać mają od poranka w

sobotę do niedzielnego zmierzchu, kiedy to balon zwolniony z lin poszybuje ze zwolennikami swobodnej żeglugi powietrznej.

Niestety, 8 października 1873 r. gazety warszawskie podały, że wobec konieczności wcześniejszego opuszczenia Warszawy, warszawskie wzloty balonem na uwięzi nie odbędą się, bowiem 12 października Bunelle udaje się do Charkowa. Balon pociągiem wysłano już 11 października. W Charkowie z 4 pasażerami na pokładzie Bunelle odbył kilka lotów, w tym w sierpniu 1874 r. 8- godzinny. Odwiedził też Odessę, Kijów i Moskwę.

Stanisław Januszewski

LOTNICTWO

Gdzie leżą Radatice?

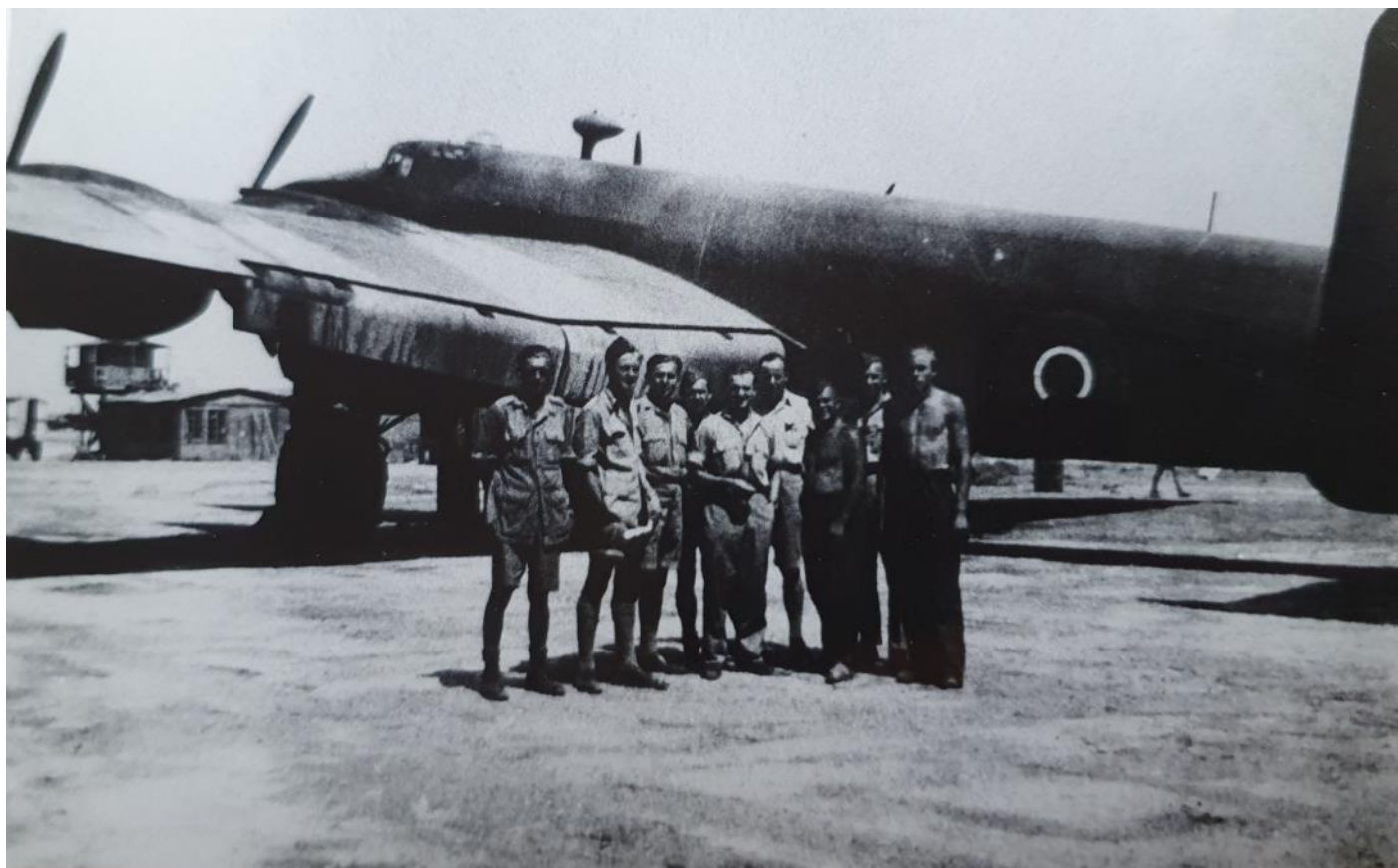
Powstańcy Warszawscy. To pojęcie jakże często pojawia się w mediach i nie tylko. Na cokole pomnika Powstania Warszawskiego na Placu Krasińskich w Warszawie wymienione są jednostki lotnicze Polskich Sił Powietrznych (PSP), Royal Air Force (RAF), South African Air Force (SAAF) i United States Air Force (USAF), które w 1944 r. krwawiły w lotach z pomocą dla walczącej stolicy Polski oraz dla placówek Armii Krajowej (AK), ukrytych w ciemni okupacyjnych nocy. Warto o tym pamiętać, jak i używać w stosunku do personelu latającego 1586. Eskadry Specjalnego Przeznaczenia (ESP) właśnie tego pojęcia – Powstańcy Warszawscy.

Czy jest możliwe stworzenie w Europie szlaku historyczno-turystycznego poświęconego załogom 1586. Eskadry Specjalnego Przeznaczenia (ESP)/301. Dywizjonu Bombowego (DB) „Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy” poległym, w okresie II wojny światowej podczas operacji specjalnych Special Operations Executive (SOE)? Zrozumiałem sens tego pomysłu, odwiedzając prawie wszystkie miejsca katastrof załóg tej jednostki podczas służby w ramach SOE, jak i odnajdując, czasem z kamerą TVP Rzeszów, świadków tych zdarzeń, po długich poszu-

kiwaniach niejednokrotnie skazanych na niepowodzenie, odnajdując członków rodzin samolotów typu Handley Page „Halifax” i Consolidated B-24 „Liberator” oznakowanych literami kodowymi GR. Kto zatem pomoże w stworzeniu takiego szlaku? Solymar na terenie Republiki Węgier, Cmentarz Olszański w czeskiej Pradze, Cmentarz BCW przy ul. Roosveltovej w stolicy Republiki Serbii, w Belgradzie, Cmentarz Wspólnoty Brytyjskiej w Krakowie-Rakowicach...

Miejsca, gdzie stoją nagrobne stelle z jasnego piaskowca z polskimi orłami i z numerami 1586. ESP/301. DB „Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy”, które nie zawsze przemawiają do mijających je przechodniów, jakże często skłaniające do stawiania pytań... Polacy? To niemożliwe – Nasi tu leżą!

W nocy 28/29 XII 1944 r. miała miejsce ostatnia operacja zrzutowa załóg dywizjonu nad terytorium GG. Wtedy też w bazie w Campo Cassale, drogą radiową odebrano treść urwanego meldunku – palimy się! Tej nocy 301. DB „Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy” poniósł ostatnią stratę bojową. Z operacji zrzutowej nie powróciła załoga zestrzelonego nad miejscowością Radatice



Campo Cassale 1944 r. Załoga 1586. Eskadry Specjalnego Przeznaczenia w bazie lotniczej w Campo Cassale koło Brindisi na tle samolotu typu Handley Page "Halifax" oraz potężny rozmiarami samolot tego typu widziany z dołu po starcie do lotu do okupowanej Polski — zbiory T. Szczerbickiego



(obecnie Meretice) na terenie Państwa Słowackiego przez załogę Nachtjagdgeschwader (NJG) Luftwaffe samolotu typu Handley Page „Halifax” V GR-H. Zginęła ośmioosobowa załoga, ku czci której w 2000 r. lokalna

społeczność kierowana przez wójta Josefa Bugoša, postawiła w Mereticach obelisk i co roku, od ponad 20 lat latem uroczyste obchodzi rocznicę tego wydarzenia. Cieszy jednak dziś (!) fakt, że od kilku lat Leszek Mańkowski, mistrz świata w lataniu sportowym i zafascynowany baloniarstwem jak i wszystkim co lata, wraz z grupą weteranów z KKSŁ wojskowego, systematycznie odwiedza Meretice. Do tego grona dołączyła po nim wysyłając do Mer-

etic swą delegację także krakowska 8. Baza Lotnictwa Transportowego (BLT) im. kpt. Stanisława Skarżyńskiego. Zatem sursum corda!

Miło jest po latach poszukiwań, wypraw pod Radatice, przeszukiwania zasobów archiwalnych i wędrówek po cmentarzach 1586. ESP oraz 301. DB „Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy” otrzymać taką korespondencję. Po nie można zrozumieć, że te kilkanaście lat poszukiwań... miało sens. Do Radatic dotrzeć można dziś z łatwością albo z pompą na oficjalne uroczystości bądź własnymi ścieżkami chodząc tam dotarłszy o każdej porze roku. Miło też mieć świadomość, że tym badawczym śladem wreszcie... zaczęli Radatice odwiedzać polscy dyplomaci oraz seniorzy lotnictwa jak i ludzie skrzydeł z służby czynnej.

W Pradze na terenie zespołu Cmentarzy Olszańskich od 1946 r. funkcjonuje British Cemetery War. Tam właśnie spoczywa załoga samolotu typu Handley Page „Halifax” V LL-187 GR H zestrzelona w Mereticach. Na południe od Londynu w Runny-



Wietrzychowice 2024. Krzyż poświęcony załodze 178. Squadronu Bombowego RAF, która zginęła w jego pobliżu w zestrzelonym samolocie w 1944 r.



Inny przykład upamiętnienia alianckich załóg latających w 1944 r. z pomocą dla Armii Krajowej stanowi przydrożny kamień pod Wietrzychowicami poświęcony brytyjskiej załodze 178. Squadronu bombowego RAF.

mede, na pomniku ku czci poległych 20 455 lotników alianckich na jednej z 360 tablic wrytych jest tych osiem polskich nazwisk. Zaś w londyńskim kościele RAF - St. Clement Danes - na marmurowej płycie wryta jest odznaka 301. DB „Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy”, którego załoga poległa nad słowackim terytorium, a w księdze umieszczonej w kościele widnieją nazwiska lotników poległych w Mereticach. Pamięć o lotnikach z załogi Handley Page „Halifaxa” V LL 187 GR-H jest żywa.

Na liście poległych lotników 301. DB „Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy”, pod datą lotu 28/29 XII 1944 r., figurują:

- 783221 plut. (W/O) Bolesław Uram (ur. 1920 r.)
- P-0152 kpt. F/Lt). Franciszek Kryszczuk (ur. 1911 r.)

- P-0072 kpt. (F/Lt) Tedeusz Wianecki (ur. 1906 r.)
- 781609 st. sierż. (W/O) Eugeniusz Krzczewski (ur. 1916 r.)
- 781379 sierż. (Sgt.) Teodor Majer (ur. 1918 r.)
- 793941 sierż. (W/O) Karol Macierzyński Karol (ur. 1915 r.)
- 783104 plut. (F/Sgt.) Stanisław Lisik (ur. 1919 r.)
- P-794032 kpr. (F/Sgt.) Wiktor Müller (ur. 1914 r.)

Tworzyli oni załogę Handley Page „Halifaxa” V LL 187 GR-H, który nie wrócił do bazy w Campo Casale. Ośmiu pechowców z ostatniego lotu 1586. ESP do okupowanej Polski...

Andrzej Olejko

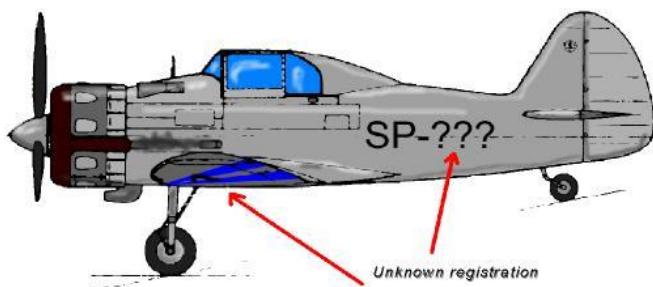
Paryski Jastrząb? Samolot myśliwski PZL P.50 Jastrząb z 1939 r.

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

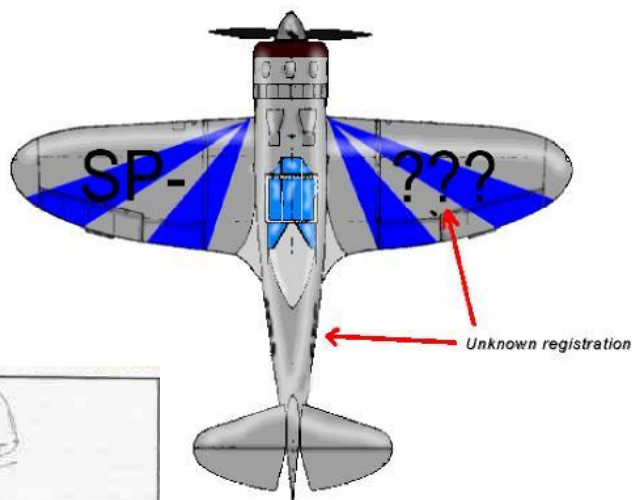
W 1939 r. ten samolot był już przestarzały, lecz zakłady PZL miały już opracowanych kilka nowszych projektów, a nawet prototypy myśliwca P.50 Jastrząb.

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:

PZL P.50/I ‘Jastrząb’



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



www.odkrywca.pl LISTY

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 całym terenie Zakładów.

W lipcu i sierpniu 1939 r. spędziłem tam całe 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 napewno bym zapamiętał. Możliwe, że był to ten sam 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 „Wiatrowiaka”, którzy interesują się historią lotnictwa, a zwłaszcza polskiego dowiedzieli się, że takie piękne malowanie - zgoła nie wojskowe - Jastrząb nosił przed samym wybuchem wojny.

Bohdan Papierski, Warszawa

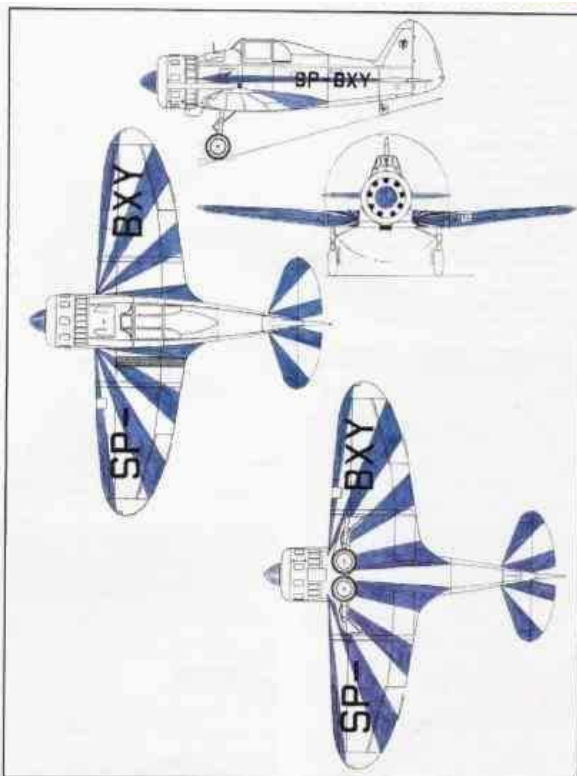
Opis do szkicu
PZL - 50 JASTRZĄB
Sierpień 1939 r.

Malowanie samolotu (odtworzone z pamięci) wykonane prawdopodobnie z okazji wystawy lotniczej w Paryżu w 1939 r.

Znaki rejestracyjne - fikcyjne, lecz napewno były cywilne.

Kształt strzały na burcie płatowca i malowanie dolnej powierzchni - domniemane.

Kolory: srebrny (dural), jasno-żółtawy.



przegląd lotniczy 17
12/99 AVIATION REVUE

„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 całe 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 – Jastrzęb 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 Jastrzęb, 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 zeznań ojca autora także z domniemanymi znakami SP-BXY.

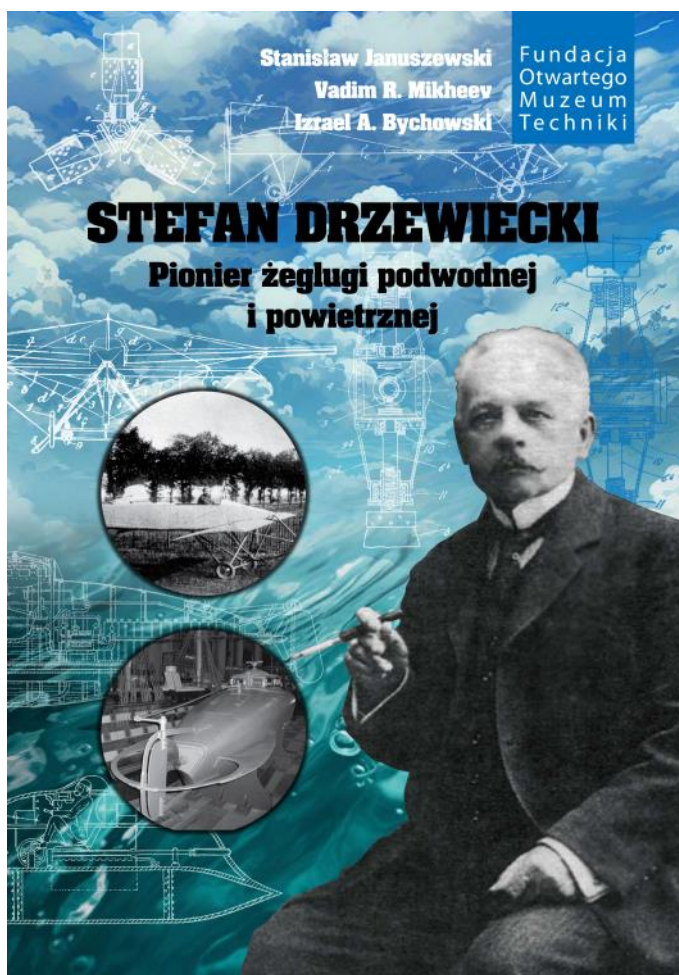
<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2317/126/PZL-50-PZL-53-Jastrzab2>

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

Jakub Marszałkiewicz

NOWE KSIĄZKI

Stefan Drzewiecki, Pionier żeglugi podwodnej i powietrznej



Pod red. Stanisława Januszewskiego Fundacja Otwartego Muzeum Techniki skierowała do druku obszerną monografię Stefana Drzewieckiego, w której wykorzystano wiele nieznanych materiałów pochodzących z archiwów rosyjskich i francuskich oraz z prasy rosyjskiej, francuskiej i polskiej. Jej autorami są również historycy rosyjscy. To Vadim R. Mikheev wybitny znawca dziejów lotnictwa rosyjskiego XIX i pocz. XX wieku oraz komandor Izrael A. Bychowski – historyk żeglugi podwodnej, niestety zmarły u progu pracy nad tą książką. Bogato ilustrowana praca liczy ponad 300 stron. Będzie można ją nabyć w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Informację zamieścimy na stronie www.fomt.pl. Zakładamy, że ukaże się w październiku 2024 r.

Nakład ograniczony. Koszt egz. 150 zł.

Z CYKLU: „SKĄD SIĘ TO WZIĘŁO”

Stany wód

Ile jest stanów wody? Zapytany o to „internet” natychmiast odpowiada:

„Woda występuje w trzech stanach skupienia: w stanie stałym jako lód, śnieg, czy szron, w stanie ciekłym oraz w stanie lotnym jako para wodna” .

Rzeczony „internet” oczywiście pisze prawdę, choć ta odpowiedź przypomina definicję wody, z Preambuły Projektu Prawa wodnego napisanego przez oficerów Ludowego Wojska Polskiego w czasach stanu wojennego wprowadzonego 13. grudnia 1981 r.: „Woda służy do mycia, picia i gotowania”.

W rzeczonym „internecie” – pod tym pytaniem - dowiadujemy się również: „Jak odczytywać wodomierz?” – pod hasłem: „Jak odczytywać wodowskaz?” [?!] oraz (także), że: „Przeprowadzana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska ocena ogólnego stanu jednolitych części wód powierzchniowych w latach 2016-2021 wykazała, że jedynie w 13 z 3685 badanych rzek (0,4%) stwierdzono dobry stan, natomiast 3487 rzek (94,6%) otrzymało złą ocenę stanu [wód polskich].” Natomiast „sprawę klasyfikacji dla prezentowania [jakości] stanu wód powierzchniowych i podziemnych, sposobu prowadzenia monitoringu oraz sposobu interpretacji wyników i prezentacji stanu tych wód” znajdziemy w stosownym Rozporządzeniu Ministra Środowiska.

Na szczęście na wysokości zadania staje „Wikipedia” , podając - dla uproszczenia – że: „stanem wody nazywamy „wzniesienie zwierciadła wody od ustalonego „zera” wodowskazu”. A inny wpis definiuje „stan wody [jako] wysokość zwierciadła wody ponad poziom (zerowy) porównawczy”.

W „internecie” trudno jest doszukać się definicji podstawowych stanów wód. A są to stany: katastrofalne, nadzwyczajne, ostrzegawcze, zwyczajne, normalne, minimalne, nienaruszalne. Rodzajów stanów wód jest dużo więcej. I dotyczą zarówno wód powierzchniowych, gruntowych, jak i podziemnych. Na obiektach inżynierskich piętrzących wody, umieszczane są tabliczki z następującymi stanami (zwanymi poziomami piętrzenia) wód: maksymalny (MaxPP), normalny (NPP), minimalny (MinPP). Powinny być umieszczone w takich miejscach, aby były widoczne nie tylko dla osób z obsługi przelewów zbiorników, jazów, mniczków, zastawek, ale także dla każdej osoby jaka będzie w pobliżu.

Gdy stany wód się zmieniają, wtedy najczęściej nas interesują. Np. gdy „przechodzą” ze stanu ciekłego w stan stały. Albo ze stanu normalnego do katastrofalnego lub do nienaruszalnego. Albo ze stanu dobrego do złego (nie nadającego się do picia, kąpieli). Najbardziej – gdy dokonują się szybko, gwałtownie. Szczególnie, gdy dotyczą stanów wody w naszym organizmie – o czym zapewnia i na co zwraca uwagę

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 : Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o., Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o., Piastów, PPUH Lemet, Branice,
Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.