



Międzynarodowa Konferencja Naukowa

Zapomniane bandery. Flotyle rzeczne II Rzeczypospolitej pod patronatem Marka Gróbarczyka Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Za nami już konferencja. Obfitowała w ciekawe wystąpienia. Nie zabrakło dyskusji, a trwałym jej owocem pozostanie książka pod tym samym tytułem, dzieło autorów wystąpień na konferencję przygotowanych, prezentujące aktualny stan badań nad fenomenem jakim polskie flotyle rzeczne były. Do bibliotek publicznych, nie tylko polskich, a właśnie przekazaliśmy książkę bibliotece monachijskiego Deutsches Museum, do zainteresowanych trafia imponujące kompendium wiedzy o polskich i nie tylko flotyllach.

Cieszy nas, że wydarzenie to zauważył Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Mało tego, zechciał też opatrzyć książkę słowem wstępnym, które tutaj przywołujemy. List do uczestników Konferencji skierowała również Pani Małgorzata Zielińska, wiceminister Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, również przekonana, że nie sposób budować nowego bez oparcia na kulturze, dziedzictwie i tradycji.

Szanowni Państwo,

w tym roku obchodzimy 100-lecie powstania Rzecznej Flotylli Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej. Rocznica ta jest szczególnie ważna w odniesieniu do ubiegłorocznego Jubileuszu odzyskania przez Polskę Niepodległości.

Z tej okazji organizatorzy Międzynarodowej Konferencji *Zapomniane bandery. Flotyle rzeczne II Rzeczypospolitej* przygotowali zbiór referatów, który w sposób wielowątkowy porusza problematykę oddziałów śródlądowych Marynarki Wojennej II RP. Publikacja w swej treści nie tylko przybliży funkcjonowanie tego typu sił zbrojnych w świecie i w Europie na przestrzeni zmieniających się okresów historycznych, ale także przedstawia Czytelnikom sylwetki wybitnych postaci polskiej flotylli rzecznej oraz towarzyszącą im myśl konstruktorską. Ciekawym dopełnieniem są referaty dotyczące współdziałania Sił Powietrznych z Marynarką Wojenną.

Dodatkowo organizatorzy Konferencji postanowili zaprosić do współpracy nad publikacją badaczy i pasjonatów spoza Polski, dzięki czemu opracowanie nabiera międzynarodowego charakteru.

Cieszy, że powyższa inicjatywa wspiera popularyzację i promocję dziedzictwa rzek oraz tradycji marynarki śródlądowej, gdzie starania o zachowanie obyczajów żeglugi towarowej, a także kształtowanie idei rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce spotykają się z tak pozytywnym odzewem społeczności naukowych i dziennikarskich, zarówno w kraju i za granicą. To szczególnie cenna inicjatywa także w kontekście działań naszego ministerstwa w obszarze odtworzenia potencjału żeglugi śródlądowej w Polsce.

Dziękuję organizatorom, a także autorom referatów za wkład pracy w tę unikatową publikację. Jestem przekonany, że spotka się z Państwa pozytywnym przyjęciem i wzbogaci wiedzę na temat mało znanego, a jednak wyjątkowego fragmentu historii Marynarki Wojennej, jakim było istnienie Pińskiej i Wiślanej Flotylli Rzecznej.

Wrocław, 24 maja 2019 r.



Marek Gróbarczyk



MINISTERSTWO
INWESTYCJI I ROZWOJU

PODSEKRETARZ STANU
MAŁGORZATA ZIELIŃSKA

Warszawa, 24 maja 2019 r.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
Organizatorzy oraz Uczestnicy
Międzynarodowej Konferencji Naukowej
"Zapomniane bandery. Flotylice rzeczne II Rzeczypospolitej"

Szanowni Państwo,

bardzo serdecznie dziękuję, że zaproszenie do udziału w Międzynarodowej Konferencji Naukowej pn. "Zapomniane bandery. Flotylice rzeczne II Rzeczypospolitej".

Równocześnie proszę o przyjęcie moich przeprosin: niestety ze względu na inne obowiązki służbowe zmuszona jestem pozostać w Warszawie. Załuję, że nie będę miała możliwości wysłuchać wystąpień, które za chwilę zostaną Państwu przedstawione, tym bardziej, że żegluga rzeczna w czasie II Rzeczypospolitej była imponująca. Działania, które podejmujemy dzisiaj wiążą się w głównej mierze z odtworzeniem infrastruktury, która funkcjonowała już w II RP.

Obecnie stan infrastruktury rzecznej nie jest tak zadawalający, jak to było w międzywojniu i chciałam podkreślić, że Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju zdaje sobie sprawę z konieczności rozwoju transportu śródlądowego w Polsce.

Od wielu lat zmniejszają się w Polsce przewozy towarowe żeglugą śródlądową oraz udział w przewozach wszystkimi rodzajami transportu. Zgodnie ze Strategią Rozwoju Transportu udział żeglugi śródlądowej w całkowitej wielkości pracy przewozowej ładunków w 2017 r. wynosił zaledwie 0,28%. Stanowczo nie jest to satysfakcjonujący wynik, tym bardziej w porównaniu w wynikami państw europejskich: 44,2% w Holandii, 28,3% w Rumunii, 26,1% w Bułgarii, 15,6% w Belgii oraz 9,6% w Niemczech.

Jest zatem nad czym pracować. Jako Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju staramy się zapewnić finansowanie ze środków UE dla inwestycji śródlądowych. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 do dyspozycji mamy 252,32 mln euro, tj. ok. 1,1 mld PLN dofinansowania UE. Wierzę, że nasz Beneficjent projektów śródlądowych, tj. Państwowe Przedsiębiorstwo Wodne Wody Polskie w pełni wykorzysta dostępne w ramach POIiS środki unijne, a dzięki temu parametry żeglugowe Odry ulegną poprawie.

Szanowni Państwo, życzę owocnych obrad.

Łączę wyrazy szacunku,
~~Podsekretarz Stanu
Małgorzata Zielińska~~
Małgorzata Zielińska
Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju

Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa,
tel. 22 273 70 50, fax 22 273 70 51, www.miiir.gov.pl, www.funduszeuropejskie.gov.pl
Pismo spełnia zasady dostępności.

Aktualności

Noc Muzeów 2019 w zabytkowym młynie „Nowość” w Niegowie

17 maja 2019 roku Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie” we współpracy z Gminą Zabrodzie i Stowarzyszeniem Pepisko w Wyszkowie zorganizowało VI spotkanie w ramach Nocy Muzeów w zabytkowym młynie „Nowość” w Niegowie.

O godzinie 17.00 otworzono w młynie cztery wystawy. Na parterze młyna przygotowano wystawę prezentującą **Elementy Kultury Kurpiowskiej mieszkańców Puszczy Białej** zorganizowaną przez Marka Filipowicza ze Stowarzyszenia Pepisko we współpracy ze Stowarzyszeniem Klub Srebrnego Wieku z Rząśnika oraz Skansenem im. Marii Żywirskiej w Brańszczyku. Na pierwszym piętrze młyna umieszczono drugą wystawę nawiązującą do poprzedniej pt. **Kolekcja Naczyn Ceramicznych i Kilimów**, którą wystawiła Wanda Ścibor-Marchocka. Znalazły się na niej różne użytkowe naczynia ceramiczne i kamionkowe (dzbanki, misy, butelki), niektóre wykonane ręcznie na kole garncarskim oraz kilimy wełniane tkane na osnowie lnianej bądź wykonane z czystej wełny pokryte

oryginalnymi wzorami i motywami roślinnymi. Na drugim piętrze młyna umieszczono dwie wystawy: **Przedmioty wykonane na warsztatach kowalskich 2018 (Bractwo Zabrodzkie i sympatycy)** i **Kolekcja znaczków pocztowych** – wybrana przez Magdę Szewczyk z Bractwa Zabrodzkiego. Wśród przedmiotów artystycznej sztuki kowalskiej znalazła się: broń biała, świeczniki stojące i wiszące, stolik, wieszak, róża i inne.

Równocześnie o godzinie 17.00 rozpoczęły się przed młynem warsztaty papieroplastyki dla dzieci, prowadzone przez panie Koła Gospodyń Wiejskich w Gaju i Barbarę Redlicką. Na ww warsztaty z 20 osobową grupą dzieci przyjechał z Wyszkowa Jerzy Sitek.





W tym samym czasie młodzież grała w piłkę siatkową lub nożną na boisku obok młyna.

Okolo godziny 18.00 członkowie Bractwa Zabrodzkiego (Jacek Garbarczyk, Ryszard Gawroński) i Jan Getka z Dąbrówki rozpalili ognisko i przygotowali stoły do poczęstunku. Bractwo Zabrodzkie sponsorowało kiełbasę do pieczenia, pieczywo i bigos, który przygotowała Wiesława Oleksiak z Koła Gospodyń Wiejskich w Zabrodziu. Dodatkowo kiełbasę i cukierki dla dzieci przywiózł Wójt Gminy Zabrodzie Krzysztof Jezierski. Dla dzieci, które brały w warsztatach papieroplastyki i grach sportowych upominki przywiozła Anna Król – Prezes Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Ostatnim punktem programu było kino plenerowe ok. godziny 21.00, podczas którego zaprezentowano trzy filmy. **Agronom** - film dokumentalny z 1962 roku w reż. Roberta Stando, którego głównym bohaterem był Stanisław Ścibor-Marchocki, związany z Ziemią Zabrodzką, film sponsorowała Joanna Bala – radna sejmiku wojewódzkiego,

Moja Mała Ojczyzna – Ziemia Zabrodzka (cz. I. Przyroda), film zrealizowany przez Bractwo Zabrodzkie oraz film o Kurpiach.

Na zakończenie Arkadiusz Redlicki przekazał podziękowania osobom, które pomogły w przygotowaniu Nocy Muzeów.

Łącznie odwiedziło nas w tym dniu ponad 100 osób. W tygodniu wystawy w młynie mają odwiedzić uczniowie z lokalnych szkół.

Noc muzeów

W sobotni wieczór 18 maja w ramach Europejskiej Nocy Muzeów Fundacja zorganizowała dla mieszkańców Wrocławia spotkanie z zabytkowymi statkami Muzeum Odry, z maszyną parową, siłownią energetyczną dźwigu, z barką Irena oraz pchaczem Krab.

W kajutach urządziliśmy wystawy opowiadające historię żeglugi śródlądowej, wystawę urządzeń telekomunikacyjnych, czy kolekcję zabytkowych komputerów. Dodatkowo przygotowaliśmy szereg atrakcji dla dzieci i dorosłych, m. in. pokaz filmów odrzańskich FOMT, pokazy multimedialne. Dzięki pracy wolontariuszy - Damiana Bernaszuka i Marcina Wrzesińskiego zorganizowaliśmy rejsy łodzią promową po akwenu awanportu

Szczytniki. Ireneusz Hinze urządził pokaz modeli sterowanych radiem. W toku 1,5-godzinnej warsztatu modelarskiego prowadzonego przez Mariusza Gaję dzieci poznały Holownik Parowy Nadbor i związaną z nim historię. Na Wybrzeżu Wyspiańskiego odbyło się spotkanie zabytkowych samochodów zorganizowane przez Marcina Wrzesińskiego. W ten wieczór zorganizowaliśmy również wernisaż wystawy fotografii V. Siamionovej,

M. Wołoszczuk, O. Drozdowicz, M. Kasperskiej, K. Li-gačovej, studentek wrocławskiej Akademii Sztuk Pię-knych pod hasłem „Sfera zabytków” prezentującej zabytki Wrocławskiego Śródmiejskiego węzła wodnego. Nie-zmiennie największym zainteresowaniem cieszyły się ka-

pitańskie opowieści, czyli lekcje żywej historii żeglugi śródlądowej prowadzone na holowniku parowym Nadbor, czy dźwigu pływającym Wróblin przez kapitanów Mieczysława Balcerkiewicza i Władysława Stypczyń-skiego.



Noc Muzeow to inicjatywa ogolnoeuropejska, pierwsza miała miejsce w styczniu 1997 w Berlinie. Z powodu jej dużego powodzenia zaczęły powstawać podobne imprezy, obecnie organizowana jest w ponad 120 miastach Europy.

Tegoroczna noc muzeów była już siódmą przygotowaną przez Fundację. Tego wieczoru statki odwiedziło ponad 500 zwiedzających.

Zakończenie obozu harcerskiego Skauci Europy w dniu 13 lipca 2019

Ruch skautingu katolickiego został utworzony w Belgii i Francji przez Ojca Jakuba Sevin, jezuitę, na podstawie Baden-Powella (1920). Oferuje każdemu młodemu człowiekowi możliwości osobistego rozwoju w pięciu dziedzinach: zdrowie i sprawność fizyczna, zmysł praktyczny, kształcenie charakteru, zmysł służby, życie religijne. Skauci Europy to ruch istniejący w 20 krajach Europy, skupiający organizacje katolickie, protestanckie i prawosławne. W Polsce Skauci Europy (Stowarzyszenie Harcerstwa Katolickiego „Zawisza” Federacja Skautingu Europejskiego) współpracują ściśle z pozostałymi organizacjami harcerskimi (ZHP, ZHR), podejmując wspólne inicjatywy i służby przy różnych okazjach.





O godzinie 9.00 przed zabytkowym młynem „Nowość” w Niegowie zebrała się grupa 13 skautek z rodzicami. Zabytek zaprezentował harcerzom Arkadiusz Redlicki z Bractwa Zabrodzkiego. Po zwiedzeniu młyna przekazał skautom foldery z pamiątkowym stemplem. Następnie

wszyscy spotkali się przy ognisku na pieczeniu kiełbasek. Na prośbę Arkadiusza Redlickiego uczestniczki obozu zaśpiewały kilka piosenek. W przygotowaniu ogniska pomagali: Michał Fajak i Jacek Garbarczyk członkowie Bractwa Zabrodzkiego.

II Piknik integracyjny „Razem łatwiej”

16 lipca 2019 roku o godzinie 9.00 przy zabytkowym młynie „Nowość” w Niegowie odbył się drugi piknik integracyjny zorganizowany przez Stowarzyszenie „Bractwo Zabrodzkie”. W tym roku wydarzenie zostało dofinansowane przez Zarząd Powiatu Wyszowskiego w ramach zadania publicznego. W pikniku wzięli udział wychowankowie DPS-ów w Niegowie i Fiszorze z opiekunami oraz wolontariusze Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Zabrodziu (łącznie ok. 60 osób).

Zainteresowani obejrzeni stary młyn, po którym oprowadzał Arkadiusz Redlicki. Następnie wszyscy spotkali się na placu przy młynie, gdzie rozegrano różne, drużynowe konkurencje sportowe razem z wolontariuszami: bieg slalomem, podawanie balonów, marsz z ringiem na głowie, przeciąganie liny, zabawy z piłką. Dodatkową konkurencją pozasportową było budowanie najwyższej wieży z kubeczków. Dla uczestników przygotowano lemoniadę przekazaną przez Annę Walczyńską oraz drożdżówki i pączki przekazane przez Beatę Kornatkę.

W drugiej części o charakterze „artystycznym” odbyły się zajęcia plastyczne, gdzie niektórzy podopieczni DPS-ów i wolontariusze malowali, rysowali swoje wizje.

Wykonane wspólnie prace znajdują się w późniejszym czasie na wystawie w młynie. Natomiast inni w tym czasie układali klocki, obrazy z puzzli, a wolontariusze wykonywali różne zwierzęta z balonów dla wychowanków DPS. Podczas pikniku cały czas towarzyszyła muzyka przygotowana przez Bractwo Zabrodzkie, co niektórzy wykorzystali do tańca.

Na zakończenie imprezy Bractwo Zabrodzkie przekazało upominki sportowe dla Domów Pomocy Społecznej (piłki, rakiety do kometki, skakanki, hulajnogę i inne).

We wrześniu br. z wychowankami DPS-ów spotkamy się po raz drugi na wycieczce autokarowej do Pałacu Chrząsne.

Dziedzictwo

Wynalazczość Wielkiej Emigracji 1832-1870

Gdy mówimy o Wielkiej Emigracji to eksponujemy przede wszystkim jej obraz polityczno-moralny, w znacznej zresztą mierze zmitologizowany, bądź co bądź do dzisiaj pełni w edukacji narodowej Polaków określone funkcje ideologiczne.

Ten polityczno-moralny charakter wychodźstwa z Polski po upadku Powstania Listopadowego podniesiono m.in. w „Sprawozdaniu z Funduszków Czczy i Chleba za rok 1863” słowami: „*Emigracja polityczna w granicach sobie właściwych reprezentuje rzeczywistość /.../ całą Polskę, ze wszystkimi jej opiniami, albowiem nie wyszła z kraju za taką czy inną opinią, za taką czy ową partią polityczną - wyszła za Polską i tym się różni od emigracji innych narodów*”. Takie postrzeżenie Wielkiej Emigracji, słuszne, sprawiło, że drobiazgowej analizie doczekały się nawet zupełnie błahe przejawy życia politycznego: inicjatywy, przedsięwzięcia a nawet tylko ich projekty, przede wszystkim zaś dzielące Emigrację spory. Szczegółowo opracowano wkład Emigracji w walkę narodowo-wyzwoleńczą innych narodów. Wiele uwagi poświęcono spuściźnie literackiej. Postrzegana w takich odsłonach jawi się w pamięci zbiorowej współczesnych jako skupisko bohaterów, poetów i spiskowców, żołnierzy i polityków.

Polu widzenia historiografii polskiej umknęły dokonania Polaków na polu przemysłu i techniki. Jeśli co nieco już wiemy o polskich pracach na polu inżynierii to „białą plamę” stanowi polski dorobek na polu wynalazczości.

Dzięki programowi „Patriotyzm Jutra” koordynowanemu przez Muzeum Historii Polski już wkrótce ukaże się monografia autorstwa Stanisława Januszewskiego, od lat drążącego problematykę wynalazczości polskiej przełomu XIX/XX w., tym razem odsłaniająca polskie dokonania na polu wynalazczości, owocujące ponad 350 patentami wynalazczymi uzyskanymi we Francji Wielkiej Brytanii, Belgii, USA, a nawet dalekiej Wenezueli. Wraz z dodatkami, które we Francji zyskały rangę patentów, Polacy zyskali ochronę praw intelektualnej własności przemysłowej niemalże 500 propozycji wynalazczych. Skala tej wynalazczości poraża, podobnie jak i jej struktura, także utylitaryzm myśli wynalazczej, owocujący wieloma wdrożeniami. Nasuwają się tutaj dziesiątki pytań, z zasadniczymi związanymi ze źródłami tego fenomenu. Na wiele z nich autor odpowie, wskazując też na walory historyczno-techniczne polskich patentów wynalazczych, stanowiące też znakomity przegląd stanu techniki XIX stulecia. Powiedzmy wprost, ten dorobek był udziałem niespełna 7000 wychodźców, bo tyłu Wielka Emigracja

liczyła. W tym samym czasie w Królestwie Polskim liczącym ok. 6.000.000 ludności wydano ok. 200 patentów wynalazczych. Gdyby dzisiaj w Polsce wydawano w proporcji właściwej Wielkiej Emigracji tyle patentów co wówczas, to byłibyśmy potęgą światową, a sąsiedzi do pięt by nam nie dorastali.

Stanisław Januszewski objaśnia ten fenomen także kształtującym się w środowiskach Wielkiej Emigracji nowym modelem patriotyzmu, zdecydowanie też promowanym przez jej przywódców. Coraz większe w jej kręgach znaczenie zyskiwało przeświadczenie, że obowiązkiem Polaka jest nie tylko być gotowym do walki o wolną ojczyznę, ale, że do tej walki należy się też sposobić. Tak oto znalazło się miejsce dla podnoszenia kwalifikacji w zawodach przydatnych wojnie narodowo-wyzwoleńczej i potrzebom modernizacji odbudowanego państwa. Znakomicie ujął to generał Józef Bem we wstępie do ustaw Towarzystwa Politechnicznego Polskiego w Paryżu utworzonego w 1835 r: „*Emigracja polska, mająca sposobność doskonalenia się zagranicą we wszystkich częściach nauk, sztuk i kunsztów, powinna uważać za święty obowiązek przysposabiać dla ojczyzny synów zdatnych i utalentowanych, aby kiedyś wróciwszy do kraju przesadziła na ziemię ojców swoich, grubą żalobą pokrytą, rozkwitłe dla niej zagranicą wszelkiego rodzaju gałęzie, które by po całej ziemi polskiej rozrzucone, hojnie się wkrótce rozrodzić mogły...*”.

Dzisiaj stoimy przed podobnymi zadaniami, tyle że to nie praca jest wykładnikiem patriotyzmu. Ale by nie kończyć tego prospektu smutną nutą, cieszy że problem zauważyło Muzeum Historii Polski i dla przygotowywanej monografii znalazło miejsce w programie, nomen omen „Patriotyzm Jutra”. Cieszy też pomoc i wsparcie ze strony francuskiego Narodowego Instytutu Własności Przemysłowej (INPI), Deutsches Patentamt w Berlinie i w München, a także Deutsches Museum w München dysponującego bogatymi zbiorami europejskiego orzecznictwa patentowego i literatury oraz czasopiśmiennictwa technicznego Europy XIX wieku.

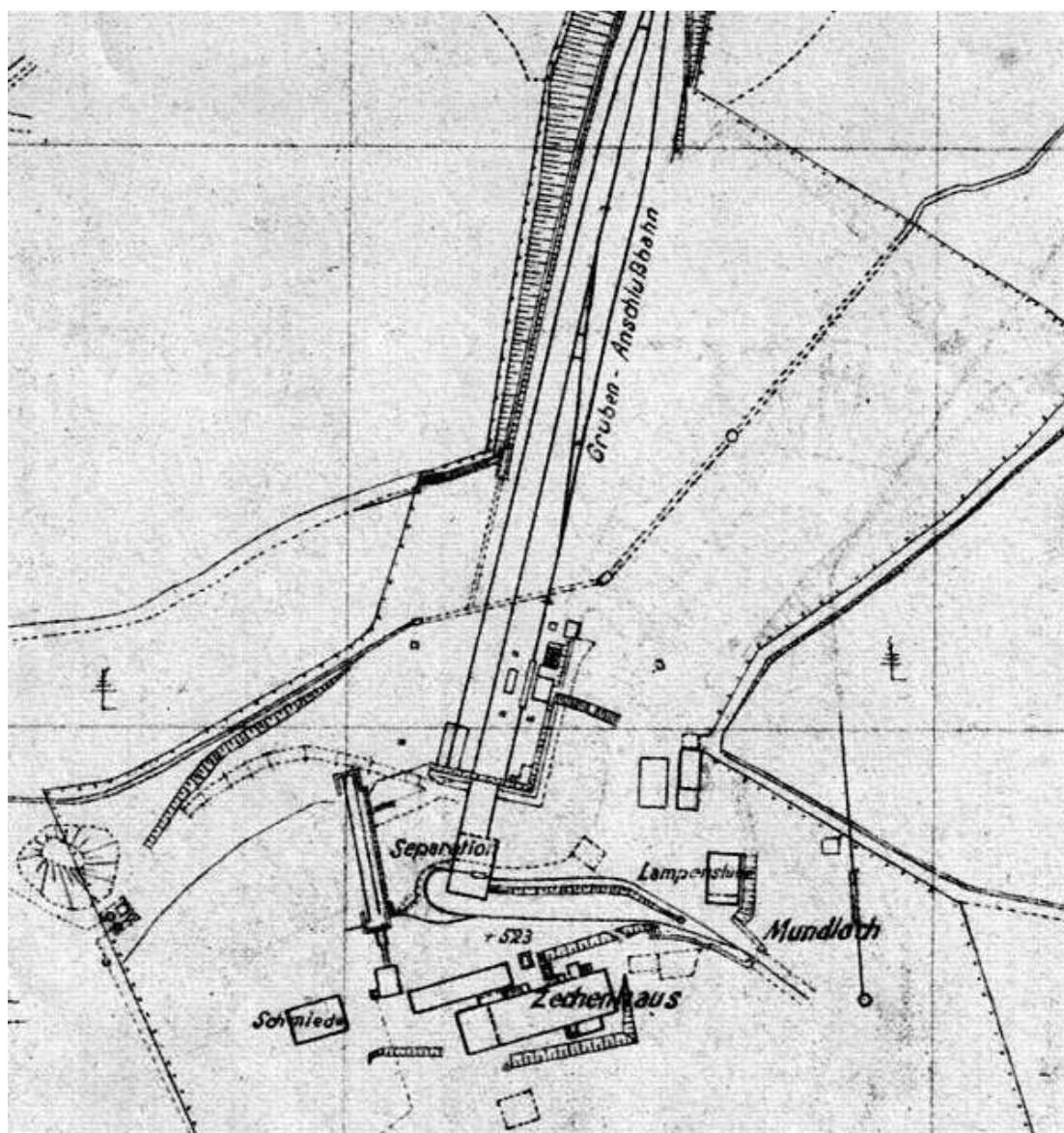
We wrześniu szerzej udostępniemy też szkołom i placówkom kultury wystawę planszową, prezentację polskiej myśli wynalazczej doby Wielkiej Emigracji.

Mariusz Gaj

Górnictwo

Sztolnia Ernestina i Amalia

W środkowej części Gór Wałbrzyskich, nad dworcem Wałbrzych Główny, na północnym zboczu góry znajduje się sztolnia o najpiękniejszym portalu wejściowym w całym Zagłębiu Wałbrzyskim. W połowie XVIII wieku, baron von Czettritz-Neuhaus założył kopalnię „Ernestine”, która wkrótce upadła. Nadana ponownie dnia 4 V II 1794 r. należała do barona Dyherrn -Czettritz. Była eksploatowana z przerwami. Produkcja w 1806 r. wyniosła około 2 tys. ton.



Sztolnia „Ernestine” miała długość 920 metrów i biegła na poziomie około 514 metrów nad poziomem morza. 23 marca 1844 roku „Ernestine” połączono ze znajdującą się o kilometr na południe od niej sztolnią „Amalia”. Z czasem górnicza infrastruktura wokół tak się rozrosła, że w 1859 na Podgórzu powstało przedsiębiorstwo „Consolidirte Ernestine” z połączenia 9 małych kopalń. W 1909 roku „Ernestine” połączona została także z kopalnią „Melchior” pod wspólną nazwą „von Kulmiz”. Węgiel

wydobywano z niej aż do lat 30. XX w. Sztolnie Ernestina, wydrążono przelotowo przez górę Barbarka, jej wylot znajduje się na przeciwległym zboczu przy ulicy Wylotowej W połowie drogi na szczyt istnieje zasypany szyb wentylacyjny.

Plan obiektów przy głównym wylocie sztolni Ernestine (fragment większego planu) z roku 1931. Na planie opisane zostały: Mundloch - wylot sztolni; Schmiede - kuźnia;

Zechenhaus - cechownia; Separation - separator; Lampenstube - lampownia.

Na przeciwległym stoku góry Barbarki (634 m. n.p.m.), leży oddalona o około 1 kilometr na południowy zachód sztolnia Amalia. Niegdyś obie z nich łączyła transportowa kolejka linowa, po której pozostały jedynie reliktury słupów. Amalia została założona aktem nadania z dn. 24. X.1840 roku pod nazwą Melchior. Rozpoczęto w niej eksploatację cztery lata później. 23 marca połączono ją

z położoną na przeciwległym stoku sztolnią Ernestine: połączona kopalnia otrzymała nazwę von Kulmiz. Amalia została wyłączona z eksploatacji w latach 20. XX w. Na krótko po wojnie została odwodniona i przywrócona przez Polaków, przynależała do pola kopalni Melchior, następnie od 1964 r. do kopalni Bolesław Chrobry. Została całkowicie zamknięta w latach 70. XX w. Dziś można odnaleźć jej reliktury ukryte w gęstwinie lasu.

Motoryzacja

Kto pierwszy ten... gorszy?

Czy w pół roku kiluosobowy zespół jest w stanie zaprojektować i zbudować udany samochód popularny, nadający się do seryjnej produkcji?. Pomimo tego, że negatywna odpowiedź na to pytanie wydaje się oczywista, polscy konstruktorzy w 1956 roku podjęli próbę dokonania rzeczy niemożliwej.

28 listopada 1956 roku na zebraniu Rady Technicznej Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie zapadła decyzja o opracowaniu dokumentacji polskiego mikrosamochodu B30 Smyk. Miał on stanowić konkurencję dla projektowanego w tym samym czasie w Mielcu i Rzeszowie Mikrusa. Warszawscy konstruktorzy pracujący pod kierunkiem inż. Kazimierza Wójcickiego, podeszli do sprawy bardzo ambitnie i zamiast kopiować gotowe, zagraniczne rozwiązania, postanowili wymyślić wszystko sami. Co więcej, od momentu rozpoczęcia prac, do skompletowania dokumentacji i budowy modelu w skali 1:1 minęło zaledwie 6 tygodni! Głównym czynnikiem, determinującym cechy projektowanego samochodu, było osiągnięcie jak najniższych kosztów produkcji i ceny końcowej. Filozofia ta miała przewagę nawet nad względami estetycznymi. Janusz Zygałdewicz i inż. Andrzej Zgliczyński zdołali jednak stworzyć całkiem zgrabne nadwozie, mieszczące dwie dorosłe osoby i dwójkę dzieci. W jego konstrukcji dominowały płaskie, lub zawijane przy pomocy najprostszyc narzędzi blachy. Zdecydowano również, że Smyk zostanie wyposażony w pojedyncze zintegrowane ze ścianą czołową drzwi, które odchylały się do dołu. Takie rozwiązanie umożliwiało zbudowanie prostej, lekkiej i bardzo sztywnej konstrukcji samonośnej, do budowy której wystarczyło niezbędne minimum materiałów. Samo zajmowanie miejsc we wnętrzu pojazdu, o dziwo nie wymagało od pasażerów szczególnych uzdolnień gimnastycznych.

Unikalną cechą konstrukcyjną Smyka, objętą ochroną patentową było zawieszenie zaprojektowane przez inż. Witolda Kończykowskiego. Pomysł na jego wykonanie był bardzo prosty. Koła po przeciwnych stronach samochodu osadzono na wahaczach i połączono ze sobą

biegnącymi w poprzek podłogi zamkniętymi wewnątrz stalowej rury paskami sprężystej blachy. Powstałe w ten sposób dwie belki skrętne zapewniały zaskakujący poziom komfortu.

Do napędu mierzącego niespełna 3 metry i ważącego 470 kg samochodu zaadaptowano silnik z motocykla Junak o mocy 17KM. Został wyposażony w prądnico-rozrusznik i dmuchawę zapewniającą chłodzenie. Aby umożliwić jazdę do tyłu motocyklową skrzynię biegów połączono z dodatkową przekładnią, tzw. rewersem. Dzięki temu Smyk, posiadał zarówno cztery przełożenia do jazdy w przód i w tył. Autorem tych rozwiązań był inż. Jan Ignatowicz

Testy Smyka rozpoczęły się w maju 1957 roku. Niestety już pierwsze przejechane kilometry ujawniły niezliczoną ilość chorób wieku dziecięcego młodej konstrukcji. Uzbrojony w dodatkowy osprzęt silnik Junaka stracił kilka koni mechanicznych i nie radził sobie z masą pojazdu. Zawieszenie, chociaż komfortowe było zbyt miękkie. Samochód prowadził się bardzo niepewnie, a w skrajnych przypadkach koła pojazdu traciły kontakt z nawierzchnią. Również skuteczność mechanicznych hamulców okazała się niewystarczająca. Największym problemem okazało się jednak awaryjne, ale i wymagające dużej wprawy i precyzji sterowanie skrzynią biegów. Listę mankamentów uzupełniały takie uciążliwe drobiazgi jak m.in. słabe wygłuszenie i ogrzewanie wnętrza oraz niefortunne usytuowanie włącznika ssania nad oparciem tylnej kanapy, wymagające od kierowcy akrobatycznych zdolności.

Konstrukcje samochodu stopniowo ulepszano wraz z budową kolejnych prototypów. W Warszawie zbudowano ich 4, po czym latem 1958 roku wykonanie kolejnych 20 powierzono Szczecińskiej Fabryce Motocykli. Na tym

etapie dały o sobie znać tak powszechne w okresie PRL „trudności obiektywne”. W wyniku problemów kooperacyjnych, fabryka musiała czekać praktycznie do końca roku na dostawę silników. Testy samochodu kontynuowano, a część ukończonych Smyków oddano do testów dygnitarzom i kierownictwu współpracujących z SFM zakładów. W teorii warunkiem otrzymania pojazdu było zobowiązanie do regularnego przekazywania uwagi na temat eksploatacji samochodu. W praktyce mało kto poważnie podchodził do tego obowiązku. Tymczasem początkowa, kilkumiesięczna przewaga nad Mikrusem stopniała. Pierwsze seryjne egzemplarze mikrosamochodu z Mielca, zostały wyprodukowane bowiem jeszcze z końcem 1957 roku.

Problemy z hamulcami i zawieszeniem udało się rozwiązać. Opracowano też nowy silnik o mocy 18 KM. Wiosną 1959 roku projekt Smyka dojrzał na tyle, że zaczęło się mówić o uruchomieniu w Szczecinie produkcji, której skala miała sięgać 10 000 egzemplarzy rocznie. Kolejne wprowadzane modyfikacje, znacząco podniosły jednak cenę samochodu. Aby przynosić zysk,

Smyk, w którego projekcie nie uwzględniono nawet miejsca na bagażnik, musiałyby kosztować niemal tyle co znacznie bardziej funkcjonalna Syrena. Dalszy rozwój tej konstrukcji był więc bezcelowy. Ostatni dwudziesty piąty prototyp z nadwoziem wykonanym z laminatów, zbudowano na początku 1959 roku w BKPMot w Warszawie.

Pomimo wielu niedostatków tej prototypowej konstrukcji, do dzisiaj zachowało się zadziwiająco dużo egzemplarzy, z czego większość jest kompletna. Oprócz kilku egzemplarzy w rękach prywatnych kolekcjonerach, Smyki można zobaczyć w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Muzeum Zajeżdźnia Sztuki w Szczecinie a także Narodowym Muzeum Techniki, które posiada 2, szczególnie egzemplarze. Są to: jeden z 3 pierwszych wyprodukowanych w Warszawie, a także ostatni z nadwoziem z laminatów.

Co ciekawe, eksperymentalny polski samochód zyskał uznanie u zagranicznych kolekcjonerów, 2 egzemplarze trafiły do Szwecji oraz do Nowej Zelandii.

Iwo Wachowicz

10./PL Muzeum Polskiego Fiata 126p

43-382 Bielsko-Biała ul. Karpacka 44

mgr inż. Antoni Przychodzień, tel. 600-152-394

Placówka posiadająca kilkanaście unikatowych egzemplarzy prototypowych pojazdów marki *Polski Fiat 126p*, którą otwarto 8 czerwca 2013 roku. Prowadzi to muzeum pasjonat *Malucha* pan Antoni Przychodzień. Posiada w swych zbiorach zdobyte na końcu Polski niezwykle egzemplarze pojazdów, przyczep kempingowych i towarowych oraz motopomp.



LPT w wersji desantowej



Malubats - kabriolet

To prawdopodobnie pierwsze na świecie *Muzeum Fiata 126p*, a w szczególności unikalnych, czasami jedynych egzemplarzy. Pick-up – pojazd inny niż Bombel, Malubats - kabriolet wykonany z laminatów, na zamówienie Holandii dla ratownictwa plażowego, pojazd MO i WSW, BIS, JI-126, przyczepa kempingowa namiotowa składana GK 110, przyczepa kempingowa N-126p A,

przyczepa towarowa N 250-C, Elegant, pojazd Standard, LPT - prototyp dla wojska, który wystąpił w filmach o Panu Samochodziku. Wszystkie prezentowane pojazdy są oryginalne, sprawne i zarejestrowane. Pan Antoni posiada inne egzemplarze, takie jak: BIS, Combi, Long, Jamnik czy Diesel. Pan Antoni bardzo często jest uczestnikiem różnych imprez motoryzacyjnych.



PF 126p Milicji



PF 126p pick-up

Jest zapraszany ze swoją kolekcją na takie imprezy, jak 9-ta edycja „Vera Street Racing” zorganizowana w Krakowie (8 września 2018). Na wszelakich rajdach prezentuje naszą myśl techniczną, pokazując egzemplarze, których nikt nigdy nie widział. Jak pojazd WSW z karabinem mocowanym w tylnej części samochodu. Pojazd MO, który był pojazdem propagandowym Milicji Obywatelskiej, LPT – pojazd desantowy - jedyny tego typu w Pol-

sce. Muzeum prezentuje historię naszej rodzimej motoryzacji, którą nie znamy.

Poprzez różnego typu akcje pana Antoniego, nasze społeczeństwo ma możliwość obcować z tym, co nasza motoryzacja produkowała, a nie było to ujawniane i w wielu przypadkach bardzo często do dnia dzisiejszego nieznane pojazdy.

Piotr Pluskowski

Z cyklu „skąd się to wzięło ?”

Stół szwedzki. Pierogi ruskie

Stół szwedzki, bufet szwedzki (szw.: smörgåsbord) – (za: https://pl.wikipedia.org/wiki/St%C3%B3l%2C5%82_szwedzki) – to sposób serwowania posiłków w hotelach, rzadziej restauracjach, polegający na udostępnieniu gościom kilkunastu potraw, z których mogą oni ułożyć pełny posiłek z uwzględnieniem własnych upodobań kulinarnych i dietetycznych.

Korzystający ze szwedzkiego stołu mogą zazwyczaj najeść się do woli za zryczałtowaną kwotę. Szwedzki stół jest również popularną formą organizacji przyjęć firmowych i spotkań biznesowych, ponieważ jedzenie nie przeszkadza w żaden sposób w rozmowach i nawiązywaniu kontaktów pomiędzy uczestnikami, inaczej niż tradycyjna

organizacja stołu. Nazwa wywodzi się od szwedzkiej tradycji serwowania tego typu posiłków. W języku szwedzkim określa się je słowem smörgåsbord, czyli stół kanapkowy.

Szczególną odmianą smörgåsbord jest julbord, serwowany w czasie świąt Bożego Narodzenia.

WEDŁUG RÓŻNYCH AUTORÓW

Anegdota, zapewne apokryficzna, wiąże szwedzki stół z Polską. W roku 1656, król szwedzki Karol X Gustaw, chcąc sobie zaoszczędzić trudów oblegania Zamościa, wprosił się na posiłek do Jana Sobiepana Zamoyskiego, chcąc przy okazji skłonić go do poddania miasta. Ordynat przyjął króla poza murami, wystawnie zastawionym stołem, ale – dla sprawienia królowi despektu – bez krzeseł. Odtąd przyjęcia na stojąco nazywano „stołem szwedzkim” (Henryk Szkutnik: HISTORIA "STOŁU SZWEDZKIEGO" SZWEDOM POD ZAMOŚCIEM WYSTAWIONEGO (pol.). Zamosc.pl. [dostęp 8 stycznia 2010].

Jak pamiętamy z Sienkiewiczowskiej „Trylogii”, najeżdżca, zdobywszy Lublin, chciał w drodze do Lwowa podbić także Zamość, ale kanclerz Jan „Sobiepan” Zamoyski powiedział stanowczo: „nie”. Przyjął gościa poza murami twierdzy... suto zastawionym stołem i na stojąco. Zaskoczony i urażony król, nie chcąc marnować czasu, zrezygnował z niecznych zamiarów i powędrował sobie dalej... (MACIEJ MALINOWSKI <https://obcyjezyk.polski.pl/szwedzki-stol/>)

Gdy to na tereny Rzeczypospolitej wkroczyły wojska szwedzkie pod wodzą Karola X Gustawa, król Jan Kazimierz uciekł za granicę, ale Jan Sobiepan Zamoyski weselił na swym dobrze ufortyfikowanym zamku i nie

obawiał się niczego - pisze „Gazeta kaszubska” (<http://www.gazetakaszubska.pl/55730/skad-sie-wziela-nazwa-stol-szwedzki>) - Opublikowano w: KULTURA I EDUKACJA, SŁUPSK, WIADOMOŚCI) : Król szwedzki przybywając pod zamek w Zamościu miał nadzieję, że zdobędzie twierdzę „z marszu”. Bardzo się zdziwił, gdy magnat Jan Sobiepan Zamoyski nie przestraszył się potęgi wojskowej północnego kraju Europy. Karol X Gustaw nie odpuszczał i próbował za wszelką cenę zdobyć fortyfikację. Poprosił polskiego magnata o przemarsz jego wojsk pod murami twierdzy. Zamoyski oświadczył, że pół mili dalej jest dobra utwardzona droga i jego wojska bez problemu udadzą się w drogę powrotną. Władca szwedzki wpadł na ostatni pomysł, który także okazał się kląpą. Poprosił polskiego magnata, aby ten zjadł z nim pożegnalne śniadanie. Zamoyski zdawał sobie sprawę, że gdy wpuści Gustawa na teren zamku, będzie miał duży problem, aby się go pozbyć. Zarządził więc, że on zje śniadanie u siebie, a Szwedzi za murami. Tu czekała wielka niespodzianka dla przeciwnika. Nakazał wystawienie wszelkiego rodzaju mięsiwa i najlepsze trunki, lecz bez ław oraz krzeseł czy innych

Wg MACIEJA MALINOWSKIEGO

(<https://obcyjezykpolski.pl/szwedzki-stol/>) : nazwa szwedzki stół, funkcjonująca w polszczyźnie od lat w znaczeniu ‘jedzenie i picie do woli’, jest określeniem jedynie zwyczajowym, a nie kalką, odwzorowaniem określenia oryginalnego (tak samo jak pierogi ruskie; mówi się tak, bo przepis na ich przyrządzenie powstał na Rusi

WG KAPITANA „NEMO”

Jeżeli rzeczywiście stół szwedzki wymyślili Szwedzi „kilka stuleci temu”, to wymyślili go akuratnie wtedy – kiedy znaczna ich część razem z ich królem (Karolem X Gustawem) gościła właśnie – i to dość długo - w Polsce. A jeżeli Szwedzi przybywając pod Zamość już by znali ten sposób serwowania posiłków (jeżeli klasyczny smörgåsbord pojawił się u naszych północnych sąsiadów w XVI w.), to powinni być mile zaskoczeni takim przyjęciem „in erectus” przez gospodarza twierdzy Zamość.

sprzętów na których można usiąść do posiłku. Od tego właśnie zdarzenia posiłek „in erectus”, czyli na stojąco, nazywany jest stołem szwedzkim.

Wg <https://obcyjezykpolski.pl/szwedzki-stol/> : Powiedzenie szwedzki stół nie wzięło się z tego, że kanclerz „Sobiepan” podjął nieproszonego gościa w taki, a nie inny sposób i że rzecz dotyczyła króla szwedzkiego. Owo wyrażenie ma zupełnie inną proveniencję, związaną z tradycją kulinarną i gastronomiczną Szwedów, którzy pierwsi wpadli na pomysł takiego podawania potraw. O dziwo, oni sami posługują się określeniem smörgåsbord [wym. smørgosboord]. Dosłownie znaczy to ‘stół kanapkowy’, gdyż smörgås to ‘kromka chleba z masłem’ (od smör ‘masło’ i gås ‘gęś’, od rzekomego podobieństwa bryłek masła do gąsek), a bord ‘stół’.

Klasyczny smörgåsbord pojawił się u naszych północnych sąsiadów w XVI w. Początkowo był bufetem z zimnymi przekąskami przed obiadem. Podawano wtedy zwykle kilka rodzajów ryb, nieraz także trochę mięsa i sera. Dopiero z czasem stał się najważniejszym elementem wszelkich przyjęć i rautów, uginającym się od jadal (mebel musiał być owalny i mieć dużą powierzchnię).

Czerwonej; nazwa nie ma nic wspólnego przymiotnikiem ruski – od Rosja). Przymiotnik szwedzki informuje jedynie o tym, że chodzi o sposób podawania potraw, napojów i kosztowania ich do woli, na stojąco, wymyślony kilka stuleci temu przez Szwedów.

Ten sposób serwowania posiłków pewnie by też propagowali w czasie długiego objazdu po naszym Kraju, co mogło by stać się modą u sympatyzujących z najeźdźcą Polaków. Ale - niestety - ani o śladach zwyczaju stołu szwedzkiego w kulturze kulinarnej Polaków, ani o radośnej reakcji Szwedów na pomysł Jana Sobiepana Zamoyskiego żadne kroniki nie wspominają.

Co zauważa nieśmiało entuzjasta szwedzkiego stołu

Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Wojciech Śledziński

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