

Jak Radomska Wytwórnia Telefonów pokolorowała polską rzeczywistość?

Radomska Wytwórnia Telefonów została założona w 1938 roku przez działającą wówczas w Polsce od kilkunastu lat firmę „Polska Akcyjna Spółka Elektryczna *Ericsson*”. Było to przedsiębiorstwo ze szwedzkim kapitałem, które odegrało dużą rolę w automatyzacji telefonów w wielu polskich miastach. Do budowy fabryki telefonów w Radomiu skłoniły inwestorów ulgi i przywileje, z których mogły korzystać zakłady przemysłowe w południowo-centralnych dzielnicach Polski (Centralny Okręg Przemysłowy) oraz postawa prezydenta miasta Józefa Grzeźnarowskiego, widzącego w inwestycji olbrzymią szansę dla miasta.

W dniu 3 marca 1938 roku Gmina Miasta Radomia sprzedała teren przy ul. Kozienickiej (obecnie ul. Struga) za symboliczną złotówkę. Budowę fabryki ukończono już w grudniu 1938 roku. Uruchomienie produkcji w tak krótkim czasie było możliwe dzięki montowaniu aparatów i urządzeń z gotowych elementów dostarczanych z zakładów *Ericssona* w Szwecji. Początkowo produkowano aparaty biurkowe, ścienne automatyczne i ręczne typu *Ericsson*, aparaty podsłuchowe, szeregowe, monterskie, ręczne z tarczą numerową, odgromniki, tablice telegraficzne, łącznice telefoniczne, telegraficzne i inne.



[Aparat telefoniczny biurkowy CB-740, Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu](#)

W dniu 7 września 1939 roku, wraz z wybuchem II wojny światowej i zajęciem Radomia przez okupanta przerwano dotychczasową produkcję, narzucając fabryce profil nastawiony na realizację potrzeb niemieckiego przemysłu zbrojeniowego.

Po wyzwoleniu Radomia w 1945 roku budynki fabryki pozostały niezniszczone, jednak pozbawione wielu maszyn, surowców i półfabrykantów pośpiesznie demontowanych i wywożonych pod koniec wojny na Zachód. Mimo trudnych warunków wznowienie pracy zakładów możliwe było już

w styczniu 1945 roku, dzięki załodze, która ratowała, a następnie ukrywała z narażeniem życia elementy oprzyrządowania. W pierwszej kolejności zaczęto wykonywać zamówienia dla kolei i poczty na łącznice telefoniczne oraz telefony.



Aparat telefoniczny biurkowy TULIPAN 323

Aparat telefoniczny biurkowy ASTER 72-T

ze zbiorów Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu

Kolejne lata prężnej modernizacji i ciągłego wprowadzania nowoczesnych technologii produkcji sprawiły, że pojawiły się możliwości eksportowe dla upaństwowionych Zakładów Wytwórczych Aparatury Teletechnicznej T-9 w Radoniu. Od 1961 roku produkowano ponad 200 tys. aparatów telefonicznych rocznie, stosując najnowocześniejsze techniki konstrukcyjne i tworząc produkty o bardzo wysokiej jakości. Oprócz techników, którzy nieustannie pracowali nad nowymi udogodnieniami takimi jak oświetlenie tarczy numerowej, wkład w formę zewnętrzną mieli także plastycy wrocławskiej oraz krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych. Wielkim sukcesem było uzyskanie wyróżnienia dla aparatu telefonicznego CB-62 jako przeboju eksportowego 1962 roku w ogólnopolskim konkursie czasopisma *Życie Warszawy*. W latach 60. XX wieku wyroby fabryki sygnowane znakiem *RWT* były dostarczane do 17 krajów.

Mimo wzmożonej produkcji, jeszcze w latach 80. XX wieku telefon w domu był dobrym luksusem, a oczekiwanie na instalację aparatu mogło trwać około 10 lat. Nagminnie stało się więc telefonowanie z miejsc pracy, korzystanie z telefonu sąsiada, a także z montowanych w budkach automatów.

W okresie PRL-u największą popularnością cieszył się *Aster 72*. Produkowany był w wielu kolorach, takich jak kość słoniowa, żółty, czerwony, pomarańczowy, zielono-seledynowy i zielono-żółty. Jednak posiadanie nowoczesnego Tulipana czy modnego Bratka było powszechnym elementem pożądania. Przykłady aparatów telefonicznych produkowanych w Radomskiej Wytwórni Telefonów znajdują się obecnie na wystawie stałej w Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu. Wśród nich można zobaczyć kilkanaście znanych telefonów takich jak *Storczyk*, *Mak*, *Aster* czy *Ceklamen*.

Lata świetności firmy zakończyły się po 1989 roku kiedy *Telekomunikacja Polska*, wówczas główny odbiorca, zrezygnowała z produktów *RWT*, co w ostateczności doprowadziło do upadłości przedsiębiorstwa.

W 2004 r. firma została przekształcona w Radomską Wytwórnę Telekomunikacyjną Sp. z o. o. Od tego czasu prowadzi działalność związaną z produkcją nowoczesnego sprzętu elektronicznego.

Izabela Kupietz

Aktualności

Jacht Klub Wrocław na barce

Od czasu przejścia budynku przystani żeglarskiej należącego niegdyś do AZS przez Politechnikę Wrocławską, bezdomny od lat kilku wrocławski Jacht Klub znalazł swe miejsce na statkach Muzeum Odry.

To wybór o tyle rozsądny, że wrocławscy żeglarze spoglądają w przyszłość świadomi, że nie sposób jej budować o ile nie będzie osadzoną na przeszłości, na dziedzictwie, na kulturze. To warto podkreślić. Nie wszyscy bowiem ten punkt widzenia podzielają i... ciągną nas w przepaść, w morzu werbalnych deklaracji. Cóż, papier wszystko zniesie. Czasami dostają po łapkach, ale czy czegokolwiek ich to nauczy?

20 lutego Stanisław Januszewski przedstawiał na spotkaniu Jacht Klubu Fundację Otwartego Muzeum Techniki, swą działalnością wypełniającą dotkliwą lukę jaką stanowi poziom kultury technicznej w

naszym kraju, składającą się na niedostrzeżoną zwykle, bądź lekceważoną, barierę wzrostu.

Na spotkaniu ciągnącym się długo w noc mowa była o misji Fundacji i jej Muzeum Odry, jedynym w dorzeczu rzeki, pomijając niemieckie Oderbergmuseum, o jej organizacji, o działalności statutowej i gospodarczej, o pozyskiwanych dotacjach na realizację programów oświatowo-dydaktycznych, konserwatorskich zabytkowych statków, badawczych, szkoleniowych, o działalności wydawniczej, od 2000 roku owocującej ponad 60 tytułami wydanych książek z zakresu historii techniki i archeologii przemysłowej.

Dziedzictwo

HISTORIE RODZIN SZYPERSKICH

Wilgórscy byli szyprami, skoligaceni z rodzinami żeglugowymi Zakrockich i Engelhardów, ciągle się przemieszczali, czego dowodem są różne miejsca urodzeń ich dzieci. Konstanty Wilgórski ur. 14-02-1908 r. w Toruniu, wyznania katolickiego, syn Piotra i Weroniki Bronisławy z domu Zakrocka, zamieszkały od 1920 r. w Toruniu, ulica Winnica 18. Od urodzenia pływał na stałe przy rodzicach.

Żeglował po Wiśle wraz z nimi na prywatnej barce rodziców.



Od siódmego roku życia zaczął uczęszczać do szkoły w zależności od portu – przystani, postoju podczas przerwy w przewozach towarów na tzw. zimowiskach lub przerw nawigacyjnych spowodowanych niskimi stanami wody na Wiśle lub powodzią i były to głównie duże miasta: Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk, Toruń. Właścicielem barki na Wiśle stał się po śmierci ojca w 1929 r., którą kierował już samodzielnie.



Od 14 kwietnia 1947 r. został zatrudniony w Rejonie Dróg Wodnych we Wrocławiu i pływał na obiektach z własnym napędem mechanicznym. Konstany Wilgórski w 1934 roku w Bydgoszczy przeszedł kurs żeglarski i uzyskał patent żeglarski uprawniający do samodzielnego kierowania śródlądowymi statkami wszelkiego rodzaju i barkami, na podstawie którego otrzymał patent żeglarski nr 589 wydany dnia 1 czerwca 1951 r. przez komandora Mieczysława Wróblewskiego. Na skutek nieszczęśliwego wypadku w dniu 18 czerwca 1968 r. Konstany Wilgórski utonął pomimo, że dobrze pływał i był obyty z rzeką od małego dziecka.

Rodzice mieli drewniany domek nad samą Wisłą oraz przystań w Wielkim Zajączkowie koło Grudziądza. Podczas niemieckiej okupacji firmy polskie i żydowskie zostały przejęte pod zarząd komisaryczny i odsprzedane Niemcom. Barka w 1940 r. uległa konfiskacie przez niemieckiego okupanta, na której ojciec pływał dalej już jako sternik. Na rok przed zakończeniem wojny barka służyła za magazyn w porcie Gdańsk. Wg informacji specjalisty ds. osobowych Rejonu Dróg Wodnych Konstany Wilgórski pracował w latach:

1929 – 1940 własna barka,

1940 – 1945 Żegluga na Wiśle,

1945 - 1947 S.P.B. Toruń (praca przy rozbiórce mostu).



zamówienie Wiktora Wilgórskiego zyskała miano „Ursus”. Była to barka konstrukcji stalowej, nitowana. W 1937 roku Wilgórski stracił w Gdyni na skutek zatopienia przez statek m/s "Oksywie" swoją barkę towarową o napędzie parowym "Transport". Za pieniądze otrzymane z odszkodowania zamówił właśnie barkę "Ursus". Eksploatowana była na Brdzie, Kanale Bydgoskim, Wiśle i na wodach ówczesnych Prus Wschodnich i Wolnego Miasta Gdańska. W styczniu 1940 roku barka została przejęta na rzecz Komissarische Verwalter der Haupttreuhandstelle Ost, Binnenschiffahrt des Weichselgebiet, Danzig, Niemcy pozostawili ją w użytkowaniu Wilgórskiego. Barka przetrwała szczęśliwie zawieruchę wojenną i została zajęta przez Armię Siostra Cecylia Wilgórska wyszła za mąż za Wiktora Engelharda, także właściciela barki pływającego po Wiśle, Brdzie, Noteci, Warcie i Odrze do Gdańska, Szczecina, Wrocławia, Bydgoszczy. „Zofia” [Ż-5013] - barka towarowa bez napędu holowana, konstrukcji stalowej, zbudowana w 1904 r. w stoczni W. Stutzerera w Havelbergu. Nośność: 504 t.; długość: 55,25 m; szerokość: 7,83 m; wysokość burt: 1,91 m; zanurzenie: 1,70 m. Zbudowana dla Wilhelma Golbel z Hamburga nazwana została „Nicolaus”. Pływała na Łabie. 17 czerwca 1915 roku barkę nabył hamburczyk Paul Georg Blawert i przemianował na „Meta – Herbert”. Cztery lata później, bo w marcu 1919 roku, barkę nabył Władysław Engelhard z Torunia i nazwał „Sophie”. Od lipca 1920 roku portem macierzystym barki był Danzig {Gdańsk} ponieważ właściciel przeprowadził się do Gdańska. Barka przetrwała szczęśliwie zawieruchę wojenną w Gdańsku i tam została zajęta przez Armię Czerwoną. Znajdowała się w remoncie kiedy została zwrócona na skutek

Czerwoną w Bydgoszczy jako zdobycz wojenną. Zwrócona na skutek interwencji władz polskich. Ustawa Ministra Komunikacji o ustaleniu przymusowego zarządu państwowego nad taborem rzeczonym z 7 marca 1945 roku spowodowała że właściciele nie mogli dysponować swoim taborem, lecz wykonywać odpłatnie usługi na rzecz państwa. W tym wypadku była to Państwowa Żegluga na Wiśle. Ekspozytura w Bydgoszczy. W 1951 r. barkę upaństwowiono zmieniając jej nazwę na "Ż-3005" a następnie "Ż-2113". Pływała w P.P. Żegluga na Wiśle. Ekspozytura Rejonowa w Bydgoszczy a od 1954 r. w P.P. Bydgoska Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy a po kolejnej zmianie w 1963 roku w P.P. Żegluga Bydgoska w Bydgoszczy. Złomowana w latach siedemdziesiątych XX w. interwencji rządu RP Polsce. Wtedy też otrzymała nazwę „Zofia”. Ustawa Ministra Komunikacji o ustaleniu przymusowego zarządu państwowego nad taborem rzeczonym z 7 marca 1945 roku spowodowała że właściciele nie mogli dysponować swoim taborem lecz wykonywać odpłatnie usługi na rzecz państwa. W tym wypadku była to Państwowa Żegluga na Wiśle. Ekspozytura w Bydgoszczy. W 1951 r. barkę upaństwowiono zmieniając jej nazwę na "Ż-5013". Pływała w P.P. Żegluga na Wiśle. Ekspozytura Rejonowa w Bydgoszczy a od 1954 r. w P.P. Bydgoska Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy. Wtedy też przeszła remont w Chełmnie, a po kolejnej zmianie w 1963 roku w P.P. Żegluga Bydgoska w Bydgoszczy. W międzyczasie w 1957 roku przeszła remont kapitalny. Złomowana w latach osiemdziesiątych XX w.

W księdze adresowej miasta Torunia z roku 1923 figuruje Zakrocki Ksawery, który zamieszkiwał w Toruniu przy ul. Winnica 18 i był właścicielem berlinki. „Gopło” [Ż-2074]. Była to barka towarowa

bez napędu, holowana, konstrukcji mieszanej, dno drewniane kadłub stalowy zbudowana w 1905 r. w stoczni Fritza Bliefert w Nipperwiese [Niemcy]. Nośność: 231 t.; długość: 40,00 m; szerokość: 4,58 m; wysokość burt: 2,05 m; zanurzenie: 1,83 m. Zbudowana dla Carla Sydowa z Nipperwiese. Była to tzw. "kanałówka". Kadłub wykonano metodą nitowaną. Nosiła numer będący jej nazwą "N°1270". W marcu 1912 roku barkę zakupił Johann Paul Zakrocki z Torunia. Zmianie uległa nazwa na "N°262". W 1925 roku Jan Zakrocki zmienił nazwę barki na "Gopło". W latach trzydziestych XX w. „Gopło”; było w czarterze Żegluga Wielkopolskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu. W styczniu 1940 roku barka została przejęta na rzecz Komisärische Verwalter der Haupttreuhandstelle Ost, Binnenschiffahrt des Weichselgebiet, Danzig, Niemcy pozostawili ją w użytkowaniu Zakrockiego zmieniając nazwę na "Goplo". Barka przetrwała szczęśliwie zawieruchę wojenną w Pakości i tam została zajęta przez Armię Czerwoną. Znajdowała się w remoncie kiedy została zwrócona na skutek interwencji rządu RP Polsce. Powróciła do nazwy "Gopło". Ustawa Ministra Komunikacji o ustaleniu przymusowego

zarządu państwowego nad taborem rzeczonym z 7 marca 1945 roku spowodowała że właściciele nie mogli dysponować swoim taborem lecz wykonywać odpłatnie usługi na rzecz państwa . W tym wypadku była to Państwowa Żegluga na Wiśle. Ekspozytura w Bydgoszczy. W 1951 r. barkę upaństwowiono zmieniając jej nazwę na "Ż-2074" Pływała w P.P. Żegluga na Wiśle. Ekspozytura Rejonowa w Bydgoszczy a od 1954 r. w P.P. Bydgoska Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy a po kolejnej zmianie w 1963 roku w P.P. Żegluga Bydgoska w Bydgoszczy. W międzyczasie w 1953 roku przeszła remont kapitalny. Wykazywana jeszcze w 1980 roku. Data złomowania nie znana.

Historie rodzin z żeglugą związanych od pokoleń: Wilgórskich, Zakrockich i Engelhard spisała Irena Maciejewska - córka Konstantego Wilgórskiego, w załączeniu kopie dokumentów jakie pozostały po moim ojcu – żeglarzu bliskim sercu!

Opisy barek są autorstwa Waldemara Danielewicza ze strony:

https://www.zegluga-rzeczna.pl/forum/viewthread.php?thread_id=696

Budownictwo lądowe

Dawna wieża astronomiczna Mon Plaisir w Świeradowie-Zdroju.

Na zboczu wzgórza Gierałtówek, na pograniczu Świeradowa-Zdroju i Pobiednej, znajduje się wyjątkowo cenny, a jednocześnie od kilkudziesięciu lat zapomniany zabytek. Są nim ruiny dawnej wieży astronomicznej, której budowę ukończono w 1804 roku. Fundatorem budowli był Adolf Traugott von Gersdorf (1744-1807), który na terenie Łużyc zapisał się jako jeden z najsłynniejszych uczonych epoki oświecenia.

Interesował się astronomią, geologią i fizyką, a zwłaszcza elektrostatyką. Działalność naukową

prowadził jednak nie tylko na terenie gór izerskich ale i w Alpach, gdzie w 1786 roku opisał pierwszą zakończoną sukcesem próbę zdobycia szczytu Mont

Blanc. W 1800 roku powtórzył eksperyment Benjamina Franklina, polegający na przyciągnięciu wyładowania atmosferycznego. Niewiele brakło, a próbę tę przyplaciłby życiem.

Przeprowadzone doświadczenie pozwoliło mu jednak lepiej zrozumieć zjawisko i przyczyniło się do popularyzacji instalacji odgromowych na terenie Dolnego Śląska. Pod koniec XVIII w. Gersdorff któremu wraz z upływem lat, coraz większą trudność sprawiały piesze wędrówki z niezbędnym do prowadzenia badań sprzętem, postanowił wybudować własne obserwatorium astronomiczne i laboratorium.

Idealnym lokalizacją dla takiego obiektu było znajdujące się niespełna 2 km od jego pałacu wzgórze. Zaprojektowanie budynku zlecił swojemu przyjacielowi Friedrichowi Wilhelmowi von Reden, postaci znanej ze swoich zasług dla rozwoju przemysłu na terenie Śląska. Wysoka na ponad 20 metrów wieża, posiadała 7 kondygnacji. 4 dolne kondygnacje wykonane zostały z kamienia i cegły, a 3 ostatnie z drewna. Na wysokości 16 metrów znajdował się taras widokowy. Na szczycie budowli znajdowała się kryta blachą kopuła z platformą do obserwacji astronomicznych. Wyposażenie obiektu umożliwiało badania astronomiczne, a także dzięki zakupionej w Wielkiej Brytanii aparaturze przeprowadzanie eksperymentów fizycznych m.in. nad prędkością światła i elektrycznością. Budowa wieży, która zbiegła się w czasie z kryzysem ekonomicznym i przyczyniła się do poprawy sytuacji materialnej okolicznej ludności. Górujący nad okolicą obiekt stał się również częścią lokalnego systemu ochrony przeciwpożarowej.

Po śmierci Adolfa Traugotta von Gersdorff w 1807 roku całe wyposażenie naukowe wraz ze zgromadzoną tam kolekcją osobliwości zostało zgodnie z wolą zmarłego przekazane do Górnośląskiego Towarzystwa Naukowego, którego był współzałożycielem. Wieżę odziedziczył Karl Heinz Traugott von Gersdorf. Do kolejnej zmiany właściciela doszło w 1823 roku kiedy obiekt stał się częścią majątku księcia raciborskiego Viktora Amadeusa von Hessen-Rothenburg Furst zu Rheinsfeld. Kolejnym właścicielem został w 1830 roku hrabia Ernst von Seherr-Thoss, który w 1850 roku wyremontował obiekt. W latach 1876-78 wieża znalazła się w rękach rodziny Saldern. Następnie



odkupił ją Joseph Robrech. W związku z rosnącą popularnością turystyki pieszej, dokonał w 1885 roku rozbudowy obiektu i jego adaptacji do nowych celów. Również jemu przypisać można zmianę nazwy obiektu z Mon Plaisir na Kaiser Wilhelm Turm, dla uczczenia ówczesnego władcy Prus. Dawna wieża astronomiczna, stała się tarasem widokowym, a w jej sąsiedztwie wybudowano parterowe budynki restauracji i baru letniego. Prawdopodobnie w tym czasie powstało również ujęcie wody. Na początku lat 30. XX w. miała miejsce kolejna zmiana właściciela, który znacznie rozbudował istniejące w zaplecze i przekształcił je w schronisko górskie, przystosowane do całorocznego funkcjonowania. Istniejące obiekty zostały zelektryfikowane. Wyburzono bar letni i istniejącą restaurację, a w jej miejscu wzniesiono piętrowy budynek pensjonatu, posiadający centralne ogrzewanie.

Działania wojenne z lat 1939-45 praktycznie ominęły okoliczne miejscowości. Pomimo tego, ówczesny opiekun schroniska zdecydował o usunięciu najwyższych kondygnacji wieży,

obawiając się prawdopodobnie, że gdy wpadnie ona w ręce wroga stanowić będzie dogodny punkt obserwacyjny.

Zapoczątkowane pod koniec II wojny światowej prace wyburzeniowe zwiastowały smutny koniec obiektu, który niegdyś stanowił jedną z największych atrakcji turystycznych regionu. Po zakończeniu wojny, cały kompleks znalazł się na terenie Polski, jednak bezpośrednie położenie przy granicy z Czechosłowacją (niespełna 600 metrów w linii prostej) uniemożliwiało jego dalsze wykorzystanie. Obiekty pozostawione bez opieki, z niemal kompletnym wyposażeniem stanowiły łakomy kąsek dla szabrowników.

W sukcesywnym rozkradaniu „niczyjego” majątku i rozbiórce budynków w celu pozyskania materiałów

budowlanych, nie przeszkadzało nawet sąsiedztwo oddalonej o 300 m strażnicy Wojsk Obrony Pogranicza. W rezultacie w ciągu ledwie kilku lat, na terenie pozostała ogołocona do zewnętrznych ścian wieża, pozostałości budynku ujęcia wody i fundamenty zabudowań bazy turystycznej.

Do dziś można tutaj znaleźć fragmenty potłuczonej zastawy, czy butelek po napojach pochodzących sprzed II wojny światowej.

Obecnie wzbudzający duże zainteresowanie unikatowy obiekt, ma duże szanse na odzyskanie dawnej świetności. W 2020 roku został wpisany do rejestru zabytków, a aktualnie trwają prowadzone z inicjatywy władz Świeradowa-Zdroju starania, mające na celu pozyskanie środków na odbudowę całego założenia w formie sprzed 1939 roku.

Żegluga

Nixe

W Muzeum Żeglugi w Henrichenburgu na kanale Dortmund-Ems, oddziale Westfalskiego Muzeum Przemysłu, w Parku Kulturowym Waltrop znajdujemy statek parowy Nixe, noszący analogiczne miano jak ten z 1875 r. odbudowywany przez Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej rzeki Alstar w Hamburgu.



Niewielki, o długości 24,3 m i szerokości 4,55, o zanurzeniu 0,85 m powstał w 1939 roku w stoczni Nobiskrug w Rendsburgu, nad rzeką Eider i Kanałem Kilońskim. Zyskał kocioł parowy o powierzchni grzewczej 34 m², pracujący na ciśnieniu 16 Atm. produkcji hamburskiej firmy Christiansen i Mayer i dwie 2 stojące maszyny parowe, trzycylindrowe, każdą o mocy 55 KM,

napędzające dwa pędniki śrubowe. Paliwem był węgiel kamienny, a bunkry mieściły sześć jego ton. Kadłub wykonano jako spawany, na dziobie urządzono toaletę i kajutę dla 4-osobowej załogi (szyper, palacz, mechanik i marynarz) oraz małą kuchnię.



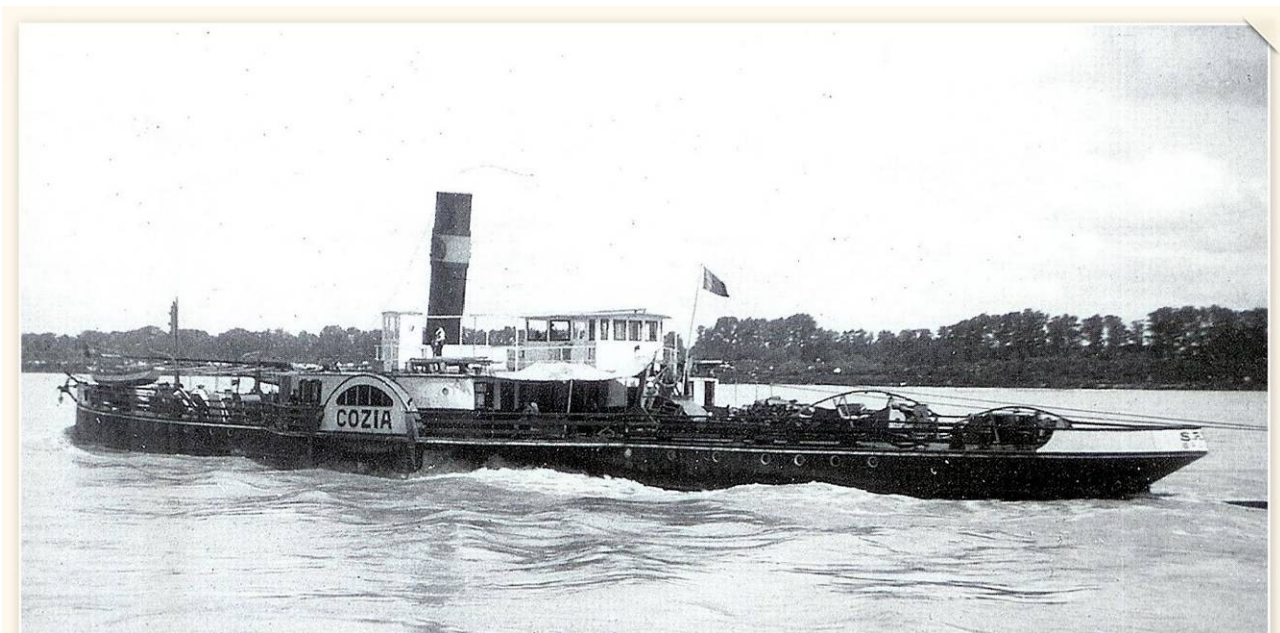
Wysoki komin jest składany przy przejściu pod mostami. Na tylnej nadbudówce zamontowano urządzenie holownicze, bowiem w latach II wojny światowej statek służył w roli holownika. Jego dzieje tego czasu kryją też los polskiego robotnika przymusowego, który zamustrował się na statek w Magdeburgu, po bombardowaniu portu i zranieniu palacza. Pełnił jego zadania do końca wojny, przyzwicie przez załogę traktowany.

Po wojnie, w roli statku pasażerskiego Nixe brała na pokład 58 osób i przez wiele lat eksploatowana była na Łabie i Kanale Mittelland. Sprzedana do Holandii po kilku latach powróciła do Niemiec i w 1998 r. zacumowała przy zabytkowej podnośni z 1899 r., od czasu do czasu ruszając w nostalgiczne rejsy po drogach wodnych Niemiec.

Stanisław Januszewski

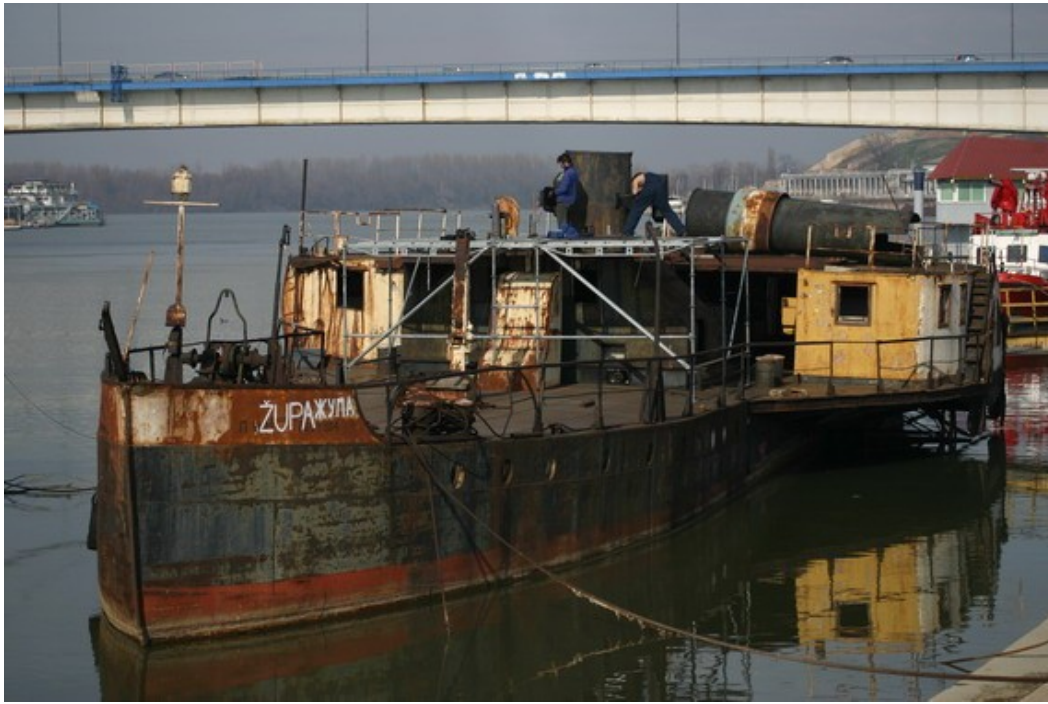
Kulturalna Żupa - drugie życie historycznego parowca w Belgradzie

Pierwotną nazwą tego statku zbudowanego w 1913 roku była Una. Ten opancerzony okręt powstał w stoczni Schiffswerft (Altofen) w Budapeszcie, wtedy znajdującym się imperium austro-węgierskim, aby służyć Cesarsko- Królewskiej marynarce wojennej.



Podczas I wojny światowej służył jako okręt wojenny w ataku na Belgrad, w których to walkach zatonął. Po kilku latach łódź została ponownie wyciągnięta i wysłana z powrotem do Budapesztu w celu naprawy. Jednostka nie była używana aż do czasu II wojny światowej, kiedy to została przejęta przez wojska radzieckie, przekształcono go w trałowiec. W końcu wojny zatopiono go w pobliżu w pobliżu Stari Slankamen w Serbii na Dunaju.





Jugosłowianie wydobyli jednostkę z dna rzeki w 1945 roku i odrzucili ofertę Węgrów, którzy chcieli okręt naprawić i stworzyć z niego jednostkę muzealną. Od 1945 roku statek nosił nazwę *Župa*. Ostatni raz był używany przez wojska jugosłowiańskie na początku lat siedemdziesiątych.

Przez wiele lat popadał w ruinę, aż na przełomie 2012/13 studenci zrzeszeni w organizacji pozarządowej *Urban Incubator* przystąpili do oczyszczenia jednostki w tym ponownie zainstalowali komin parowca. Działania te przerwane przez potężne powódzie, które nawiedziły Serbię, trwały przez prawie cztery

kolejne miesiące. Zaowocowały one warsztatami, które przyczyniły się do zwiększenia funkcjonalności przestrzeni statku. Organizowano na nim koncerty, projekcje filmów, wystawy fotogramów różnych artystów. Pod koniec 2013 roku statek został przetransportowany do stoczni Makaki, około 10 km w dół rzeki Sawy. Dnia 8 lutego 2014 roku rozpoczęto prace remontowe, dzięki którym parowiec „Župa” zostanie zachowany przed dalszym zniszczeniem i przekształcony w przestrzeń wystawienniczą. Finansowo działania te wsparte zostały przez Fundację Telenor, Goethe Institute oraz Muzeum Nauki i Technologii.

Dane techniczne:

Długość: 54 m

Szerokość: 7,52 / 14,75 m

Wysokość: 2,5 m (1955: 2,43 m)

Zanurzenie: 0,95 / 1,3 m

Napęd: Maszyna parowa 2 cylindrowa typu Compound (130 m² / 11 atm)

Broń (zniknęła): dwa działa 66 mm L18 Skoda i trzy karabiny maszynowe 8 mm C93

Dzięki przekształceniu statku w przestrzeń wystawienniczą Belgrad zyska nową kulturowo-historyczną atrakcję. Jej beneficjentami będą turyści krajowi i zagraniczni oraz miłośnicy rzek. W niezwyklej przestrzeni parowca „Župa” będą prowadzone liczne programy edukacyjne, kulturalne, ekologiczne i rozrywkowe. Planuje się realizację działań kulturalno-edukacyjnych skierowanych do dzieci w wieku szkolnym, ale także wszystkich młodych ludzi zainteresowanych tym rodzajem projektu we współpracy z organizacjami działającymi w ośrodkach ekologii i kultury



Z cyklu: „skąd się to wzięło ?”

Czarna śmierć. Wieki ciemne. Maski weneckie.

Preludium – nadmierne opady deszczu.

W ciągu kilku lat poprzedzających 1315 r. w Anglii plony nie były obfite, co spowodowało wzrost cen zboża i innych produktów. W 1313 r. nastąpiły wielkie ulewy powodujące, że trudno było mówić o dobrych zbiorach. Jednak deszcz lata 1314 r. był niczym w porównaniu z prawdziwą powodzią, jaka miała miejsce rok później. Ulewa zaczęła się około połowy maja i trwała niemal nieprzerwanie przez całe lato i jesień. A więc pół roku, podobnie jak 30 lat później. Taka ilość lejącej się z nieba wody spowodowała, że niektórzy ówczesni kronikarze uznali, że oto nadchodzą dni ostatnie: *dies illae* – owe dni. Powodzie stały się powszechnym zjawiskiem. Przerwane zostały tamy, wskutek czego zatopieniu uległy niziny Yorkschire i Nottinghamschire. Srogie deszcze padały także w Irlandii.

Podobnie rzecz się miała na kontynencie. We Francji zaczęło padać w połowie kwietnia 1315 r. Nie ma zbyt wielu informacji o pogodzie w Niemczech, ale zapewne tam również deszcze były obfite. Gdy we wrześniu książę Ludwik Bawarski zajął pozycję na południe od Augsburga naprzeciw Fryderyka III Pięknego księcia Austrii, to pobliska rzeka przybrała

tak bardzo, że konie Fryderyka stały w wodzie po popręgi siodel.

Tak właśnie mokro i wilgotno rozpoczęła się w Europie „mała epoka lodowcowa”. Nie było na nią żadnej rady. Tak jak na to, co ze sobą niosła – nieurodzaj, głód doprowadzający ludzi do obłędu i aktów kanibalizmu, w końcu – czarna śmierć. Jej

zniwo może nie byłoby tak wielkie, gdyby nie padła na wygłodniałe, wychłodzone i osłabione organizmy.

W 1348 r. deszcz lał na południu i zachodzie kraju od połowy lata do Bożego Narodzenia czasami słabnąc w dzień lub w nocy, jednak mżąc cały czas. Deszcz padał prawie nieustannie przez pół roku! Gnijące w deszczu zboże, plaga głodnych szczurów i równie, a może nawet bardziej, wygłodniałych ludzi-szkieleatów. Mokro, chłodno, głodno. Beznadziejnie. Można powiedzieć, że Europa w pierwszej połowie XIV w. „przesiała” deszczówką. To sprowadziło najpierw głód, później choroby i w końcu śmierć w męczarniach głodowych. Henry S. Lucas, amerykański historyk piszący o wielkim głodzie w Europie, w wyniku którego zmarło ok. 10% populacji, chyba jako jeden z pierwszych zauważył i opisał, co takiego działo się z pogodą w pierwszej połowie XIV w.

Zaraza.

Zaraza wybuchła gdzieś na terenach Azji Środkowej, by Jedwabnym Szlakiem albo drogą morską osiągnąć Półwysep Krymski w 1346 r. Rok później była już na Sycylii. W styczniu 1348 r. pojawiła się wraz z powracającymi z Kaffy (Teodozja) na Krymie statkami Genuńczyków – w Genui i Wenecji. Kilka tygodni później te same galery dobiły do Pizy. Stamtąd zaraza rozprzestrzeniła się na tereny Europy północno-zachodniej. Wystarczyło pół roku, aby zajmując Francję, Hiszpanię, Portugalie, dotarła do Wysp Brytyjskich. Do 1350 r. zawładnie Niemcami i dotrze do Skandynawii. W 1351 r. jej zabójczy oddech poczuje północno-wschodnia część Rosji. W jej władaniu była niemal cała Europa.

W Anglii pojawiła się 1 sierpnia 1348 r. w hrabstwie Dorset i natychmiast ruszyła we wszystkich kierunkach. Zabiła wielką ilość dotychczas zdrowych ludzi, usuwając z ich grona żywych w ciągu jednego poranka. Znaki, jakie pozostawiała na ciele choroba, oznaczały śmierć w ciągu trzech, czterech dni. Zaraza nie oszczędzała nikogo, z wyjątkiem małej grupy bogaczy. W Londynie epidemia wybuchła około Wszystkich Świętych. Siła epidemii zwiększyła się między dniem Matki Boskiej Gromniczej – 2 lutego a Wielkanocą – 13

kwietnia, kiedy to prawie codziennie 200 ciał zmarłych, chowano na nowym miejscu pochówku wytyczonym niedaleko Smithfield, bowiem nie starczało już miejsca na innych cmentarzach w mieście. Zaraza skończyła się w Londynie za łaską Ducha św. – by tak rzec, bowiem w Zielone Świątki – 31 maja 1349 r., krocząc dalej w kierunku północnym, gdzie wypaliła się w dzień św. Michała – 29 września 1349 r.

W Paryżu codziennie trzeba było chować 500 ciał. Nic przeto dziwnego, że stosy niepogrzebanych trupów zalegały na rogach ulic ciasnych średniowiecznych miast, przyczyniając się tym samym do rozprzestrzeniania się „powietrza”, jak wówczas nazywano zarazę. W Sienie, gdzie w ciągu kilku miesięcy, od maja do września 1348 r. zmarło 80 tys. ludzi nikt nie mógł godnie pochować ofiar zarazy, nawet oferując dużo pieniędzy. Ludzie umierali setkami, w dzień i w noc. Umarli zakopywani płytko pod ziemią, stawali się łatwym łupem wygłodniałych psów. Angolo di Turo, włoski kronikarz dżumy w tokańskiej Sienie, świadczył, że „*Nikt nie płakał po zmarłych, wierząc że oto nastąpił koniec świata, a zatem również kres ich życia*”.

Czarna śmierć uprzejmy wyjątek zrobiła jedynie dla ziem polskich oraz północnych Czech! W Polsce panował wówczas Kazimierz Wielki. Monarcha zarządził na granicach swego państwa kwarantannę oraz izolację miast, w których podejrzewano wybuch zarazy. Również niektóre fragmenty dzisiejszej Belgii i Holandii nie dostały się pod bezwzględny reżim czarnej śmierci. Podobnie jak odległa Islandia.

W ciągu czterech, pięciu lat trwania zarazy zmarło 45-50% europejskiej populacji, przy czym na południu Europy, we Włoszech, Hiszpanii południowej Francji liczba ta mogła sięgać nawet 75-80%! Podczas II wojny światowej, a więc w porównywalnym okresie, Francja straciła 1% swych obywateli, podobnie Włochy, natomiast Hiszpania 0,02%. W tym kontekście o wielkim „szczęściu” mogą mówić Niemcy i Anglicy, bowiem w wyniku czarnej śmierci, stracili „tylko” 20% populacji. I znów tytułem porównania – podczas ostatniej wojny hitlerowskie Niemcy straciły 10% populacji, a Brytyjczycy niecały 1%. Liczba ofiar dżumy w XIV w. wyniosła 75-200 mln ludzi. Liczba ofiar II

wojny światowej, to ok. 70-75 mln ludzi. Pod względem demograficznym Europa cofnęła się o 150 lat. Były to najbardziej widoczne, najtragiczniejsze skutki epidemii.

Czarna śmierć.

Ludzie doświadczeni zarazą, nazwali ją, tak jak na to zasługiwała w ich oczach: „Wielką Zarazą” albo „Wielką Plagą”, a nawet „Wielką Śmiercią”, podobnie jak 600 lat później Europejczycy skonfrontowani z wojną lat 1914-1918, jakiej do tej pory świat nie widział, nazwali ją „Wielką Wojną”. Tak więc czarna śmierć kiedy szalała po Europie, nie była jeszcze czarna. Choć w czarną rozpacz wtrącała. Stąd, jak sądzą niektórzy historycy, weźmie się jej nazwa po bez mała dwóch stuleciach. Bowiem dopiero w XVI w. w skandynawskich opisach pojawi się określenie „czarna”. I nie po to, aby podkreślić, że w późnym stadium choroby ciało człowieka, a zwłaszcza jego kończyny, zmieniało barwę na sinoczną, ale po to właśnie, aby oddać brutalność zarazy, beznadziejność położenia tych, których dopadła oraz koloryt czasów, w jakich miała miejsce.

Wieki ciemne.

Określenie „wieki ciemne”, które pojawi się niedługo jako nazwa przeszłości, nie było przypadkowe. Nie wypływało z *licentia poetica*, choć poeta Petrarca jako pierwszy je użył. Pojawiła się też sugestia niemieckiego lekarza o nazwisku Justus Hecker, że wszystkiemu winien jest błąd w odczycie łacińskiego zapisu *atra mors*, którego przymiotnik „*atra*”, mógł być skrótem, stosowanym często w tamtych czasach, zarówno od *atramatica* – „czarna”, jak też *atrex* – „okrutny, straszny”. Mógł więc on brzmieć zarówno – „czarna”, jak też „okrutna/straszna” śmierć (*mors*). W każdym razie, wydana przez niego w 1832 r. praca, nosiła tytuł „Czarna śmierć w XIV w.”. Kilka lat później przetłumaczono ją na angielski. Ponieważ Europa żyła jeszcze pamięcią o wielkiej epidemii cholery sprzed ledwie paru lat, książka szybko znalazła szerokie grono czytelników, a termin utrwalił się na dobre. Dziś jest już nie do ruszenia.

Maski weneckie.

Żywi zazdrościli zmarłym. Z drugiej strony instynkt przetrwania dawał o sobie znać z mocą niszczącą wszelkie role społeczne, biorąc górę nad instynktem macierzyństwa, miłością małżeńską, obowiązkami wynikającymi z pokrewieństwa czy powinowadztwa. Wielu kapłanów zostawiało wiernych na pastwę losu – ratując swoje życie, porzucali chrześcijańskie i kapłańskie obowiązki, w tym pocieszenia strapionych i namaszczenia chorych. Te obowiązki względem ciała i duszy przejmowali inni, odważniejsi. Byli to zazwyczaj zakonnicy i siostry zakonne. Np. św. Roch – tercjasz franciszkański. Pochodził z Francji. Pandemia dżumy zastała go w drodze do Rzymu, we włoskim miasteczku Acquapendente. W miejscowym szpitalu opiekował się zarażonymi. Nie zaraził się i po ustaniu epidemii w tym mieście dotarł do Rzymu, gdzie spędził trzy lata. W czasie powrotu do Francji zaraził się dżumą w Piacenzie. By nie zarażać innych, ukrył się w pobliskim lesie. Wg podania wytropił go tam pies, który przynosił mu pożywienie. Miał wówczas cudownie wyzdrowieć. Udał się w drogę powrotną do Francji, lecz na granicy wzięty został za włoskiego szpiega. W więzieniu umarł nierozpoznany. Szybko zaczął się szerzyć jego kult, a wyniesiony na ołtarze został patronem chroniącym od zarazy. Obecność parafii św. Rocha lub obecność obrazu św. Rocha w kościele świadczy, że teren, na którym ma to miejsce, był kiedyś zagrożony zarazą.

Przykładem heroizmu, który przynosi „żywca do nieba” były zakonnice z paryskiego szpitala *Hôtel-Dieu*, najstarszego w mieście, działającego od połowy VII w., założonego przez św. Landericusa, ówczesnego biskupa Paryża. „*Bardzo duża liczba świętych siostr zakonnych, bez trwogi w obliczu tak strasznej śmierci, pielęgnowała chorych z wielką czułością i pokorą, nie myśląc o jakichkolwiek zaszczytach. Gdy umierały jedne, zastępowały je kolejne*” – relacjonował karmelita Jean de Venette.

Na czarną śmierć nie było lekarstwa. Dlatego rola ówczesnych medyków ograniczała się do wizytowania ofiar i stwierdzenia, czy zostali już zarażeni, czy jeszcze nie. Nie wszyscy robili to bezinteresownie. Większość nie podejmowała jednak nawet hojnie opłacanego „hazardu”. Dlatego „lekarze czasu plagi” najczęściej rekrutowali się

spośród wolontariuszy. Ludzi tyleż odważnych, co miłosiernych. Ubiór takiego medyka składał się z czarnego kapelusza z szerokim rondem, dającym pewne zabezpieczenie przed zakażeniem poprzez przypadkowy dotyk. Na twarzy lekarza – maska w kształcie ptasiego dzioba, spełniająca funkcję ówczesnej „maski przeciwgazowej”. Otwory na oczy zakrywały kawałki czerwonego szkła. Wewnątrz „ptasiego dzioba” mogły znajdować się jakieś substancje, zapewne zioła, które, jak sądzono, neutralizowały skutki „złego powietrza”. Mogły też, swoim aromatem osłabiać odór gnijących ciał tak osób zarażonych, jak zmarłych. „Czerwone oczy”, być może, miały za zadanie „wystraszyć” chorobę lub były odczarowaniem wpływów „diabelskiego oka”. Długi czarny płaszcz, podwinięty, aż pod maskę, tak że okrywał również głowę, spowijał całą postać, aż do kostek stóp. Pokryty był woskiem lub innym materiałem, pomagającym uchronić przed przyleganiem płynów ustrojowych chorego. Zakładano również skórzane spodnie podobne do tych, jakie dziś noszą rybacy. Lekarz plagi nosił też drewnianą laskę, mogącą służyć mu do badania

opuchlizny oraz utrzymywania stosownego dystansu od chorego. Wg niektórych relacji początków słynnego weneckiego karnawału i słynnych weneckich masek należy szukać właśnie w czasach, gdy maski założyli lekarze.

O czym - wyborem tekstów i dokonaniem skrótów artykułu dr Roberta Kościelnego pt: "Gorzej niż wojna: czarna śmierć" w miesięczniku „Zakazana historia”, nr 11 (51) listopad 2017 r., str.: 70-75 – u progu obecnej pandemii koronawirusa, podążającej współczesnym Jedwabnym Szlakiem albo drogą morską albo lotniczą, przypomina

Kpt „Nemo”.

P.s.

Podpowiedzi, jak można spędzać czas izolacji, kwarantanny, Zainteresowani mogą znaleźć w lekturze „100 nowel” „Dekameron” (wł.: *Il Decamerone*, gr.: *dziesięć dni*), napisanego przez Floreńczyka - Giovanniego Boccaccia tuż po „wielkiej zarazie” 1348 r.

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, red. techn. Wojciech Śledziński

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