

Historia techniki

Cieszyńskie rusznikarstwo od XVI do XXI wieku

Prezentujemy cieszyńskie rzemiosło zajmujące się wyrobem czarnoprochowej broni myśliwskiej przeznaczonej na drobną zwierzynę, charakterystyczną też bogatą inkrustacją. Przedstawiono budowę „cieszynki” i tzw. zamka kurlandzkiego powstałego również w Cieszynie. Przybliżono postać i działalność ostatniego polskiego rusznikarza Jerzego Wałgi wykonującego ten dawny zawód i podtrzymującego cieszyńskie tradycje rusznikarskie.

Rusznikarstwo to gałąź rzemiosła zajmująca się wyrobem i naprawą broni palnej.

Na ziemiach Polski, rzemiosło to pojawiło się w XV wieku. Rusznikarze wchodzili przeważnie w skład cechów ślusarskich i ślusarsko-kowalskich. Od XVI wieku powstawały osobne, samodzielne cechy rusznikarzy. Największymi ośrodkami rusznikarstwa były takie miasta, jak Gdańsk, Kraków, Poznań, Wrocław i Cieszyn. Obecnie nie ma kompleksowego opracowania dotyczącego produkcji broni palnej w Polsce. W pewnym okresie rusznikarstwo częściowo zostało zlikwidowane. Między innymi przyczyną takiego stanu rzeczy były zabory.

W Księstwie Cieszyńskim w XVI wieku podstawowym źródłem utrzymania mieszkańców miasta Cieszyna było rzemiosło, handel, browarnictwo, wyszynk piwa i rolnictwo. W średniowieczu rzemieślnicy jednej specjalizacji zrzeszali się bractwa zwane cechami. Proces ten szczególnie rozwinął się w XV

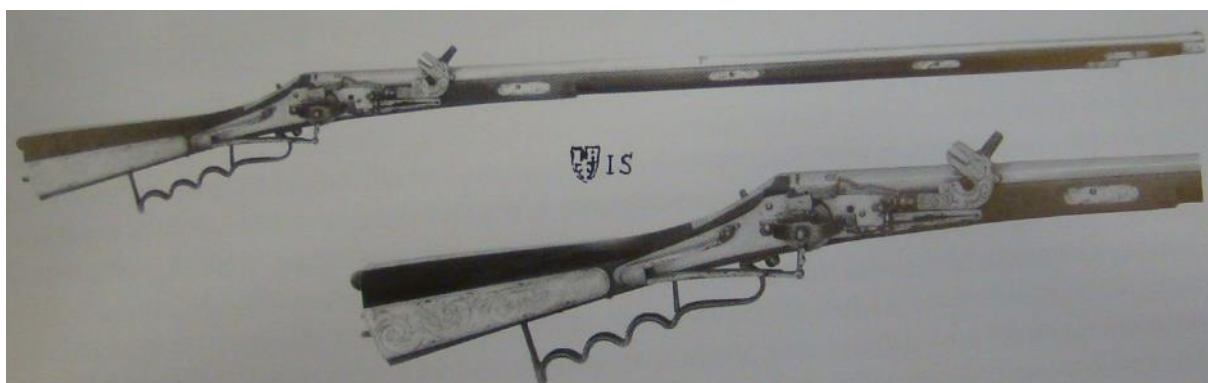
wieku. Statuty cechów były zatwierdzane przez księcia cieszyńskiego lub rady miasta, które sprawowały bezpośredni nad nimi nadzór. Warsztaty, w tamtym okresie, budowane były na północ od nurtu rzeki Olzy. Stan taki trwał do I. wojny światowej. Cieszyńskie rzemiosło zajmowało eksponowaną pozycję w miejskiej przedsiębiorczości. Sami rzemieślnicy nie podejmowali prób przekształcania swych zawodów w manufaktury czy niewielkie fabryki. W branży metalowej warsztaty ślusarskie, kowalskie czy tokarskie ustępowały pod względem ich ilości takim rzemiosłom, jak krawiectwo czy szewstwo. W Cieszynie powstała małokalibrowa broń myśliwska zwana „cieszynką”. Służyła ona na polowaniach do strzelania do ptactwa. Inaczej zwana była ptaszyną. Jest ona wymieniona w dziele Adama Mickiewicza „Pan Tadeusz” w tomie czwartym zatytułowanym „Dyplomata i łowy”. Oprócz broni myśliwskiej była wykonywana broń wojskowa oraz wiele innej broni palnej wraz z prochownicami. Cieszyńskie wyroby były znane w całej Europie. Cieszyńska szkoła rusznikarstwa miała wpływ na rozwój konstrukcji tego typu broni w całym pobliskim okręgu oraz poza granicami. Uczniowie szkolący się u cieszyńskich mistrzów zakładali swe zakłady rzemieślnicze w Bielsku, Białej, Żywcu i w Kętach. Część z nich wędrowała poza region Śląska Cieszyńskiego. Cieszyn był miastem nie tylko produkcji ale i handlu luksusową bronią palną. Od 1590 roku ist-

produkcji ale i handlu luksusową bronią palną. Od 1590 roku istniał cech zbiorowy łączący ślusarzy, rusznikarzy, zegarmistrzów i ostrożników. W 1894 roku w Cieszynie było trzech rusznikarzy. W 1902 i 1914 było ich tylko dwóch. Jednak było to nietypowe zajęcie. Liczba pracujących w rzemiośle wzrastała wraz z ilością liczby mieszkańców. Przykładowo, krawców w 1894 było pięćdziesięciu dwóch, w 1902 dziewięćdziesięciu czterech, a w 1914 już sto czterdzieści dwóch krawców. Broń palna była wytwarzana poza Cieszynem. Było to typowe naśladownictwo cieszyńskich wyrobów, które były produkowane w Prudniku, Pszczynie, Hovezi czy Trnawie.

W XVI wieku nastąpił rozwój broni palnej. W połowie wieku broń myśliwska została podzielona na dwie grupy. Pierwsza z nich to ciężkie rusznice (arkebuzy) z gwintowanymi lufami, których kaliber wynosił od 13 do 16 mm. Broń ta służyła do polowań na tzw. grubą zwierzynę. Druga grupa, to lżejsze, małokalibrowe od 6 do 12 mm rusznice z lufami gładkimi, które były określane, jako ptaszynki, ptaszniczki. Ta ostatnia broń rozwinęła się dość szybko, ze względu na szerząca się modę na polowania. Ojczyznę polowań były Włochy. Polowano na dzikie gęsi, gołębie, kaczki, bażanty, głuszce i

inne wodne ptactwo. Wraz z przybyciem z Włoch królowej Bony, w Krakowie zaczęto wyrabiać oba rodzaje broni myśliwskiej.

W XVI wieku w mieście pojawili się tzw. puszkarze. W języku czeskim puška to rusznica. Tak więc w pierwszym okresie budowy broni myśliwskiej tego typu rzemieślników zwano puszkarzami. W Urbachu z 1577 roku spis wykazał dwóch puszkarzy. Pod koniec stulecia rozpoczął działalność rzemieślnicza Jerzy Kurland, który przybył do Cieszyna w 1595 roku. Był to jeden z najlepszych specjalistów od budowy zamków stosowanych w broni myśliwskiej. Jego konstrukcje zamków do broni, w późniejszym okresie, nazywano: „kurlandzki zamek kołowy”. W tym okresie na terenie Cieszyna działali inni znani rzemieślnicy, jak Wacław Franciszek czy Jerzy Grusmal Starszy. Wszystkich rusznikarzy w tym czasie było ośmiu, tyle co w Krakowie. Cieszyńskie strzelby wyróżniały się w stosunku do innej broni myśliwskiej zamkiem kołowym ze sprężyną główną. Długość tej broni wynosi 116,7 cm, długość lufy to 88,8 cm, a kaliber to 10,9 mm. Waga to niecałe 2 kg (1,87 kg). Wyrób Jakuba Siwego z Cieszyna z końca lat 1590-1595 znajduje się obecnie w Kopenhaskim Muzeum.



Fot. 1 Wczesne „cieszynki” z końca XVI wieku – Kopenhaga

Moda na polowanie magnatów, szlachty i bogatego mieszczaństwa bardzo zakorzeniła się w Polsce. W polowaniach stosowano wyroby wileńskie, toruńskie, wrocławskie oraz broń z Przysusza. Spotykano również wyroby z Warszawy i Lwowa. Wszystkie strzelby różniły się swą długością, jak i zdobieniem. W jej pierwszym zdobniczym okresie używano do

dekoracji bursztynu, kości, macicy perłowej i blachy mosiężnej. W XVII wieku do Cieszyna zaczęło napływać coraz więcej rusznikarzy. Istniały dwa powody, które decydowały o przyjeździe do tego miasta. Możliwości zarobku oraz zdobycia wiedzy o coraz to słynniejszych cieszyńskich. W początkowym okresie zanotowano w Cieszynie ponad 30 ruszni-

karzy i szftarzy. Ci ostatni specjalizowali się w wykonywaniu łoża do broni. Rusznikarze korzystali z wysokich umiejętności szftarzy w przypadkach

zdobienia łoża dla wysoko postawionych magnatów czy książąt cieszyńskich lub władców.



Fot. 2 Pieczęć zbiorowa cechu ślusarzy



Fot. 3 Polowanie na ptactwo

Lufy do wyrobu cieszyniek były sprowadzane spoza Cieszyna. Prawdopodobnie z takich ośrodków kowalstwa luf, jakim były takie osady, jak Suhl (Niemcy), Frydlant nad Ostrawicą, Spiska Nowa Wieś, Gelnicy, Kieżmark, Lewocza czy Trzyńca. W 1697 roku powstała w Jaroszowcach koło Bierunia kuźnica należąca do Promniców. Kuźnica specjalizowała się w wyrobie kos i luf broni palnej. Prawdopodobnie przy większych masowych zamówieniach cieszyńscy rusznikarze korzystali oni z innych miejscowych rzemieślników. Wykonywali oni dla zamawiającego rusznikarzy zamki – ślusarze, łoża broni –

stolarze artyści – szftarze, złotnicy – grawerkę wraz z rzemieślnikami mosiężnikami.

Termin cieszynka pojawił się w połowie XVII wieku, a dokładnie 13.03.1627 roku w spisie inwentarzowym zmarłego poznańskiego kuśnierza Andrzeja Rozmana. Odnotowano wtedy: „*para ptasznych rusznic cieszyniek*”. Również w miejskich księgach rachunkowych w okresie 1645-46 pojawiła się nazwa broni cieszynka. W wielu innych dokumentach na Węgrzech z 1685 roku, jak i w Frankfurcie nad Menem w 1689 roku pojawiają się nazwy broni palnej wytwarzanej w Cieszynie.



Fot. 4 „Cieszynka” z XVII wieku z dekoracją na łożu i kolbie – Pszczyna



Fot. 5 „Cieszyńska” prochownica – Warszawa



Fot. 6 „Cieszyńska” prochownica – Warszawa



Fot. 7 „Cieszynka” cieszyńskiej księżny Elżbiety Lukrecji (1599-1653) – Budapeszt

Małokalibrowa myśliwska broń palna jaką była cieszynka w wielu przypadkach była prezentem przekazywanym książętom, arystokracji, szlachty czy wysokim urzędnikom. Wśród nich znalazły się takie osoby, jak cieszyńska księżna Elżbieta Lukrecja, opawscy książęta Lichtensteinów, biskup wrocławski Karol Habsburg, książę legnicki Ludwik IV, właściciele zamku i dóbr w Pszczynie i okolicy Promnicowie, krakowscy i poznańscy kupcy, książęta Ostrogowscy z Dubna, ćmielowski książę Władysław Dominik Zasławski, Jan Sobieski, Radziwiłłowie z Białej, OO. Paulini z klasztoru na Jasnej Górze z Częstochowy (1745). Oraz wielu innych znakomitości życia publicznego. Na Węgrzech większość właścicieli zamków posiadała cieszynki, a wśród nich rodzina Rakoczych. W Niemczech cieszynki posia-

dali książę i biskup Augsburga, książę Osterrich, elektor saski Johan Georg II oraz wielu innych dostojników. W wielu przypadkach cieszynka była prezentem wymuszonym przez wyższych oficerów cesarskich, duńskich czy szwedzkich.

Poniżej przedstawiona rycina z 1736 roku przedstawia produkty cieszyńskich rzemieślników, jak wyroby ze skóry, naczynia drewniane, puchary, kufle oraz broń palną. Widoczna jest strzelba skałkową oraz charakterystyczna cieszynka, która jest zaznaczona na mapie strzałką. W tamtym okresie oprócz cieszynek była wykonywana inna broń zdobiona na wzór cieszynek, jak czekany, arkebuzy, półhaki, pistolety, flinty.



Fot. 8 Fragment mapy Księstwa Cieszyńskiego wg Wielmana z 1736 z zaznaczoną strzałką „cieszynką”

W drugiej połowie XVIII wieku cieszyńskie rusznikarstwo zaczęło wyhamowywać swą działalność. Jedną z przyczyn było wymarcie starszej generacji starszych mistrzów rusznikarstwa. Spadek zamówień był spowodowany przestarzałą konstrukcją, jak i niższym poziomem zdobniczym broni. Ilość rusznikarzy z około 14 mistrzów spadła o ponad połowę w 1734 roku i wynosiła tylko 6 mistrzów tego zawodu. W 1767 roku działało tylko 2 rusznikarzy, a to za sprawą działania urzędników, którzy dążyli do ograniczenia ich roli znaczenia. Zmiana nastąpiła po pożarze Cieszyna w 1789 roku. W latach 1792 – 1822 odnotowano istnienie w mieście 4 rusznikarzy. Podobna sytuacja miała miejsce w Bielsku, Białej Krakowskiej, Żywcu i Kętach.

W 1827 roku wg opisu Aleksego Kaufnanna w mieście istniały 23 cechy, w tym 290 czeladników i

uczniów. Wzrosło zainteresowanie cieszyńską bronią. Głównymi ich odbiorcami stało się Stowarzyszenie Strzeleckie zrzeszające kupców, rzemieślników i urzędników, Gwardia Narodowa oraz myśliwi i leśnicy. Wzrosło zapotrzebowanie na usługi rusznikarskie czego dowodem było umowy z Urzędem Obwodowym i cieszyńskim magistratem. W tym okresie wykonywano trzy rodzaje broni palnej. Były to pistolety, strzelby myśliwskie i sztucery tarczowe. W cieszyńskich archiwaliach zachowały się plany domu i warsztatu z 1883 roku rusznikarza Karola I Werlika (1813-1889). Jego broń była wystawiana na różnych wystawach: w Wiedniu (1873), Paryżu (1878), Cieszynie (1880) i Opawie (1888) gdzie uzyskały medale, wyróżnienia lub uznaniowe dyplomy. Uczniowie Werlika byli bardzo poszukiwani czego dowodem jest poniższy anons poszukujący takich specjalistów.



Fot. 9 Reklama Krakowskiej firmy DIANA w Gwiazdce Cieszyńskiej nr 29 z 18.07.1885 r.

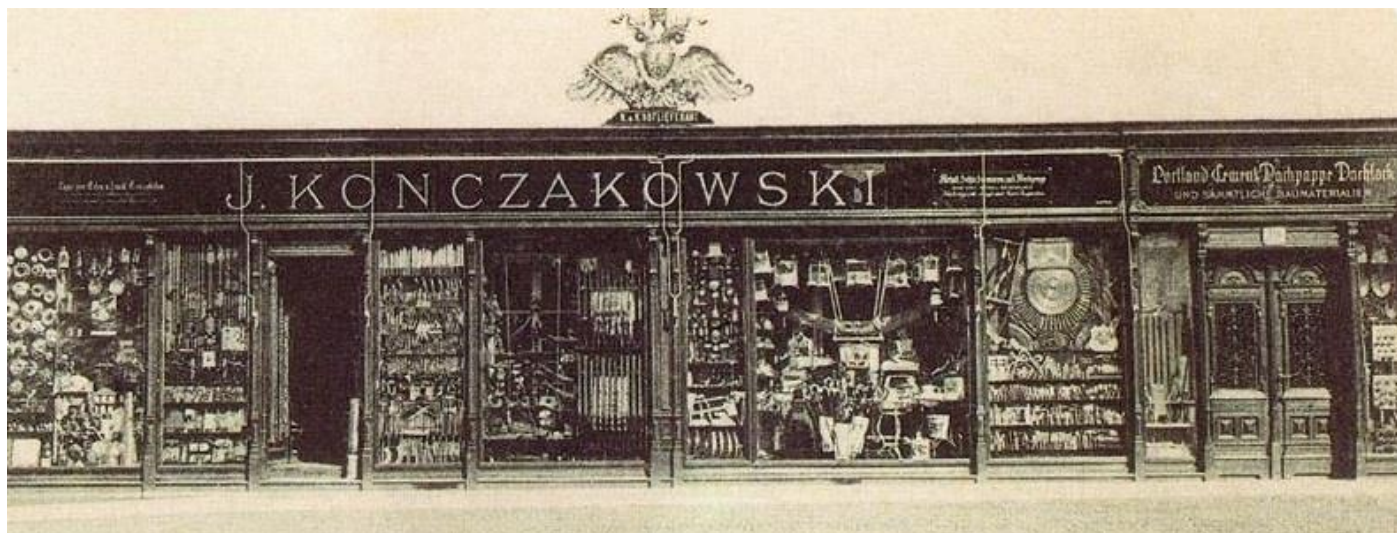


For. 10 Ogłoszenie Jana I Kupki w Gwiazdce Cieszyńskiej nr 15 z 13.04.1895

Jednym z następnych rusznikarzy cieszyńskich był Jan Kupka (1848-1922). W 1892 roku w Cieszynie były trzy zakłady rusznikarskie: Heinricha Forbelskiego, Johana I Kupki oraz Karola III Werlika. Istniała również jedyna mała fabryczka broni palnej dr Edwarda i Richarda Werlików. Oprócz rusznikarzy i małej fabryczki, gdzie można było dokonać wszelkich napraw broni, można było taką nabyć w cieszyńskich sklepach żelaznych.

Najstarszym sklepem czynnym od 1878 roku był sklep Józefa Konczakowskiego umiejscowionym na cieszyńskim rynku nr 19. Posiadał on tytuł „c.k. dostawcy dworu”. Można było w tym sklepie nabyć rewolwery, strzelby, naboje, torby myśliwskie, proch i inne akcesoria potrzebne do polowań. W 1909 roku po śmierci Józefa Konczakowskiego

sklep przejął jego syn Bruno Konczakowski (1881-1959). Za osiągnięcia handlowe otrzymał tytuł cesarsko-królewskiego dostawcy dworu. Konczakowski stał się jednym z najbardziej znanych kolekcjonerów ówczesnej Europy. Po upadku monarchii habsburskiej swoją kolekcję znacznie poszerzył, kupował bowiem eksponaty ze zbiorów cesarskich i podupadłych rodów szlacheckich. W swojej kamienicy przy cieszyńskim rynku nr 19 utworzył też stałą wystawę wybranych eksponatów. W 1938 roku część swego zbioru Bruno Konczakowski podarował warszawskiemu Muzeum Wojska. Po jego śmierci na mocy testamentu najcenniejsza część kolekcji trafiła do Państwowych Zbiorów Sztuki na Wawelu w Krakowie, gdzie stała się podwaliną ekspozycji tamtejszej zbrojowni. Najmniejsza część zbiorów trafiła do cieszyńskiego muzeum.



Fot. 11 Sklep Józefa i Bruno Konczakowskich na cieszyńskim rynku – obecnie restauracja Konczakowski

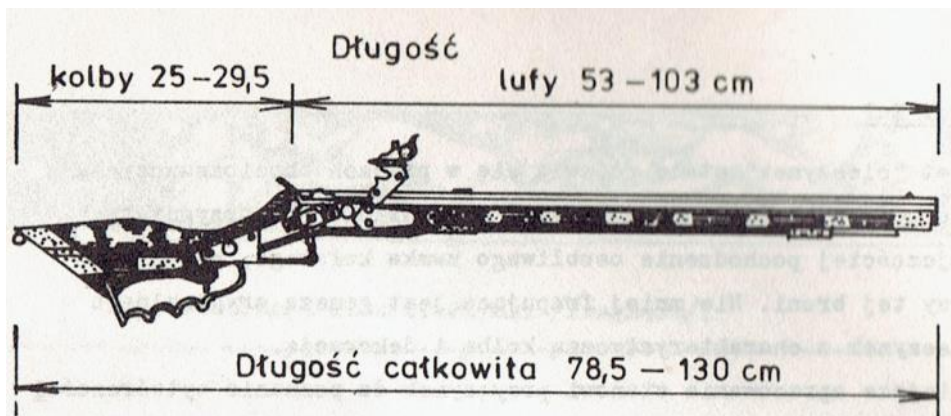
W okresie międzywojennym w Cieszynie wśród 60 członków Przemysłowego Stowarzyszenia Metalowców było tylko 5 osób legitymujących się wyuczonym zawodem rusznikarza. Naprawiali oni broń lecz jej nie wykonywali (nie ma dowodów) ze względu na brak zamówień. Handlowano bronią palną w różnych punktach Cieszyna. Adam Kołodziejczyk prowadził sklep na cieszyńskim rynku. Józef Wielak miał warsztat przy ul. Dworcowej. Na cieszyńskim rynku pod nr 20 miał sklep Robert Berger. Przy ul. Niemieckiej 36 istniał warsztat Karola III Werlika, który po jego śmierci odkupił od wdowy Werlika pan Jerzy Krzemień. Po czasie przeniósł ten warsztat na Plac Teatralny nr 9. W okresie od 1922 do 1937 Krzemień wyuczył wielu rzemieślników o takich profesjach, jak: rusznikarz, mechanik i ślusarz. Po wielu latach w Cieszynie od 1972 roku działa w zawodzie rusznikarstwa pan Jerzy Wałga urodzony 1947, który w 1972 rozpoczął zajmować się rusznikarstwem. W małych pomieszczeniach na Starym Targu pod 2-ką urządził mały warsztat rusznikarski. Wykonał przez ponad 45 lat wiele cieszynek. Ich ilość jest ogromna. Wiele z nich trafiło do wysokich urzędników, jak choćby, do prezydenta RP Bronisława Komorowskiego. Pan Wałga jest jedynym w Europie, a może i na świecie rusznikarzem wykonującym cieszyńki. Każda z wykonanych strzelb jest niepowtarzalnym oraz jedynym w swoim rodzaju dziełem artystycznym. W 2014 roku rusznikarstwo Jerzego Wałgi zostało wpisane na krajową listę niematerialnego dziedzictwa kulturowego. Cieszyńka



Fot. 12 Wnętrze domu Bruna Konczakowskiego z 1919 roku

to broń o oryginalnym kształcie z smukłą kolbą i inkrustowaną dekoracją z kości rogu, masy perłowej i mosiądzu. To artystyczny wyrób, dość oryginalny i unikatowy wyrób rusznikarstwa środkowo-europejskiego. „Inkrustacja rytowanymi płytkami rogu jeleniego oraz płytkami masy perłowej o motywach zwierząt: psy, lisy, zające, lwy, ptaki w otoczeniu sieci nitkowatych wijących się linii i płamek z białego rogu. Inne motywy bardziej zachodnie to: postacie mitologiczne, gryfy, lwy w otoczeniu późnorennesansowej wici roślinnej. Dekoracja o cechach wschodnich to gęsto ułożone, koliste, owalne, sercowate płytki z masy perłowej i mosiądzu”.

Funkcja cieszynek sprowadza się do broni przeznaczonej do polowań na siedzące ptactwo i drobną zwierzynę pławą. Budowano je z drewna szlachetnego lub egzotycznego. Czasami było to czerwone hebanowe drzewo, orzech włoski, buk lub bardzo rzadko z brzoza.



Fot. 13 Wymiary cieszyнки

W okresie międzywojennym w Cieszynie wśród 60 członków Przemysłowego Stowarzyszenia Metalowców było tylko 5 osób legitymujących się wyuczonym zawodem rusznikarza. Naprawiali oni broń lecz jej nie wykonywali (nie ma dowodów) ze względu na brak zamówień. Handlowano bronią palną w różnych punktach Cieszyna. Adam Kołodziejczyk prowadził sklep na cieszyńskim rynku. Józef Wielak miał warsztat przy ul. Dworcowej. Na cieszyńskim rynku pod nr 20 miał sklep Robert Berger. Przy ul. Niemieckiej 36 istniał warsztat Karola III Werlika, który po jego śmierci odkupił od wdowy Werlika pan Jerzy Krzemień. Po czasie przeniósł ten warsztat na Plac Teatralny nr 9. W okresie od 1922 do 1937 Krzemień wyuczył wielu rzemieślników o takich profesjach, jak: rusznikarz, mechanik i ślusarz. Po wielu latach w Cieszynie od 1972 roku działa w zawodzie rusznikarstwa pan Jerzy Wałga urodzony 1947, który w 1972 rozpoczął zajmować się rusznikarstwem. W małych pomieszczeniach na Starym Targu pod 2-ką urządził mały warsztat rusznikarski. Wykonał przez ponad 45 lat wiele cieszynek. Ich ilość jest ogromna. Wiele z nich trafiło do wysokich urzędników, jak choćby, do prezydenta RP Bronisława Komorowskiego. Pan Wałga jest jedynym w Europie, a może i na świecie rusznikarzem wykonującym cieszyńki. Każda z wykonanych strzelb jest niepowtarzalnym oraz jedynym w swoim rodzaju dziełem artystycznym. W 2014 roku rusznikarstwo Jerzego Wałgi zostało wpisane na krajową listę niematerialnego dziedzictwa kulturowego. Cieszynka to broń o oryginalnym kształcie z smukłą kolbą i inkrustowaną dekoracją z kości rogu, masy perłowej i mosiądzu.

To artystyczny wyrób, dość oryginalny i unikatowy wyrób rusznikarstwa środkowoeuropejskiego.

„Inkrustacja rytowanymi płytkami rogu jeleniego oraz płytkami masy perłowej o motywach zwierząt: psy, lisy, zające, lwy, ptaki w otoczeniu sieci nitkowatych wijących się linii i plamek z białego rogu. Inne motywy bardziej zachodnie to: postacie mitologiczne, gryfy, lwy w otoczeniu późnorenesansowej wici roślinnej. Dekoracja o cechach wschodnich to gęsto ułożone, koliste, owalne, sercowate płytki z masy perłowej i mosiądzu”.

Funkcja cieszynek sprowadza się do broni przeznaczonej do polowań na siedzące ptactwo i drobną zwierzynę płową. Budowano je z drewna szlachetnego lub egzotycznego. Czasami było to czerwone hebanowe drzewo, orzech włoski, buk lub bardzo rzadko z brzoza.

Funkcja cieszynek sprowadza się do broni przeznaczonej do polowań na siedzące ptactwo i drobną zwierzynę płową. Budowano je z drewna szlachetnego lub egzotycznego. Czasami było to czerwone hebanowe drzewo, orzech włoski, buk lub bardzo rzadko z brzoza.

Cech rusznikarzy w Cieszynie



Fot. 12 Godło cechu rusznikarzy w Sali sesyjnej cieszyńskiego Ratusza z 1906 r.

Zasady obowiązujące członków cechu w średnio-wiecznym Cieszynie:

1. Przyjęcie do cechu – mistrz musiał posiadać uprawnienia mistrzowskie, pochodzić z prawego łóża, musiał być obywatelem miasta, prze rok musiał terminować u miejscowego mistrza, wnoszenie stałej opłaty do kasy cechu.
2. Mistrz musiał posiadać własny warsztat.
3. Nowy mistrz musiał wystawić ucztę, musiał dać poczęstunek czeladnikom w postaci kilku kufli piwa.
4. Czeladnik (towarzysz) otrzymywał od mistrza stałą pensję i codzienny poczęstunek.
5. Czeladnik po ukończeniu terminowania musiał odbyć roczną wędrowkę po obcych zakładach rzemieślniczych.
6. Uczeń przyjęty na naukę musiał dostarczyć świadectwo pochodzenia z prawego łóża. Jego nauka trwała trzy lata, a nauka była bezpłatna.
7. Starszyzna cechowa pilnowała jakości wyrobów, terminów wykonania, kolejności zleceń, zakupy jawne oraz unikanie pijaństwa.
8. Starszyzna cechowa ścigała fuszerów w promieniu jednej mili od miasta.
9. Starszyzna cechowa była troska o więzi międzyludzkie. Pomoc w pogrzebach mistrza lub jego żony, troska o ołtarz, nad którym cech sprawował opiekę.



Fot. 15 Sala sesyjna w cieszyńskim ratuszu ozdobiona 24 płaszczyznami godła cieszyńskich cechów z 1906 r.

Piotr Pluskowski

Zacząto się od „maszyny do biegania”

Mało wiemy o rowerach znanych już przed 1900 rokiem w Europie, przyjmujemy, że pierwszym był rower zbudowany w 1817 r. przez barona Karla von Draisa z Niemiec. Zyskał miano „Laufmaschine”, czyli „maszyny do biegania”. Opatentowany w 1818 r. był pierwszym dwukołowym środkiem transportu napędzanym i sterowanym przez człowieka. Udoskonalano go przez lata. Ulepszoną jego wersję stworzył londyńczyk - Denis Johnson. Jego pojazd wykonany był z drewna i miał sterowane przednie koło. Pozbawiony był jednak pedałów. Cyklista napędzał go stopami. Pedały przydał mu w latach 60. XIX w. Pierre Michaux, który wykonał dwukołowy rower, posiadający już pedały oraz korby obrotowe na przednim kole, umożliwiając poruszanie się dzięki pedałowaniu. Miał on jednak liczne wady. Sztywne metalowe ramy i żelazne opony sprawiały, że był bardzo ciężki, niewygodny w użyciu i trudny w obsłudze. Doskonalono go przez lata, wprowadzając gumowe opony i kulkowe łożyska, ułatwiające pedałowanie.

Tak oto pisał o nich w roku 1869 krakowski „Czas”.

„Po większych miastach europejskich rozpowszechniły się ostatnimi czasy „velocipedy”, co by znaczyło „szybkochody”, i tak je już w Warszawie nazywają. Są to wózki o dwóch kółkach, jedno za drugim, a nie jedno, obok drugiego, chociaż oba koła nie tą samą chodzą koleją. Wózki takie samochodne zdołają ubiedz podobno 15 kilometrów na godzinę, zatem przeszło dwie mile, byle umieć jeździć, co wymaga pewnej wprawy. Siedzi się na wózku jak na siodle, nogami nadaje się ruch koła przedniemu, a sterem utwierdzonym na przodzie, kierować się można i skręcać. Różnemi czasy używano podobnych wózków, lecz innego systemu, o dwóch kołach umieszczonych na jednej osi lub o trzech kołach; wymagały one jednak wiele siły dla dania im ruchu. W Paryżu znano takie samochody za Ludwika XIV, potem były w modzie za pierwszego cesarstwa; w r. 1830 używali ich listonosze. W roku 1860 porucznik marynarki francuskiej, Salicis, udoskonalił mechanizm wózka, lecz taki, jak go dziś

używają, został ulepszony w Ameryce. W Wiedniu jeżdżą wózkami temi po chodnikach ulic szerszych, mianowicie w rynku okalającym miasto i po przedmieściach; w Warszawie robią je miejscowi fabrykanci pojazdów. Przed parą laty ślusarz jeden w Krakowie sporządził wózek samochodny, ale zbyt ciężki, na czterech kołach, poruszany korbą i mogą-

cy pomieścić parę osób. Zapewne już tego lata ujrzymy pierwszy „velociped” w Krakowie na plantacjach, a do Lwowa już kilka takich wózków sprowadzono.”

Stanisław Januszewski

Ochrona zabytków techniki

Krab w stoczni Januszkowice

Trwają prace stoczniowe przy holowniku „Krab”. Prowadzimy je w stoczni Januszkowice. Mamy nadzieje, że zakończą się do końca października 2022 r. przynosząc efekt w postaci wymiany poszycia kadłuba w części podwodnej. Przeprowadzimy również konserwacje pokładu i pokrycie go nowymi powłokami malarskimi. Program prac obejmuje również przegląd steru gondolowego, wyjątkowego w rodzinie holowników rzecznych Polski.

Liczymy, że w listopadzie jednostka przybędzie do Wrocławia, a w roku 2023 podejmiemy jej próby na wodzie.



Konserwacja kadłuba

Krab na pochylni



Marcin Wrzesiński

Żegluga

Holownik „Flensburg”

Technologia i historia

Nazwa: Flensburg

Typ: Bugsier 9

Sygnal wywoławczy: DG7392

Numer MMSI: 211435612

Miejsce budowy: Stocznia Jadewerft GmbH
Wilhelmshaven, numer budowy 27

Rok budowy: 1954

Bandera: Niemcy

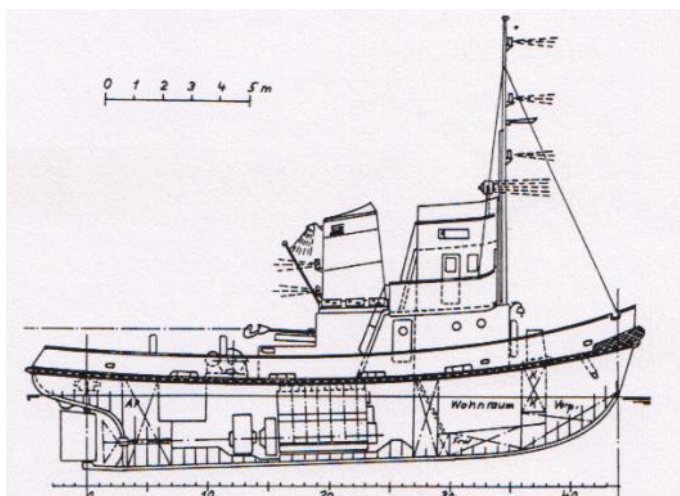
Specyfikacja techniczna

Długość: 21,90 m

Szerokość: 5,62 m

Zanurzenie: 2,80 m

Silnik: 1 x 6-cylindrowy Deutz, 470 KM, pojemność
120 l



Fot. 1 Plan statku

Holownik portowy został zbudowany w stoczni Jadewerft w Wilhelmshaven i oddany do użytku w 1954 roku jako ostatni z serii holowników typu „Bugsier”. Służył jako holownik portowy dla firmy żeglugowej o tej samej nazwie. Pod koniec lat 60. usunięto jego maszt przedni i przedłużono komin. Pracował w porcie w Hamburgu do 1971 roku.

30 kwietnia 1973 przemianowany został na „Flensburg”, a jego nowym właścicielem została firma Flensburger Schiffsbau Gesellschaft. W tym

czasie odnowiono jego kadłub.

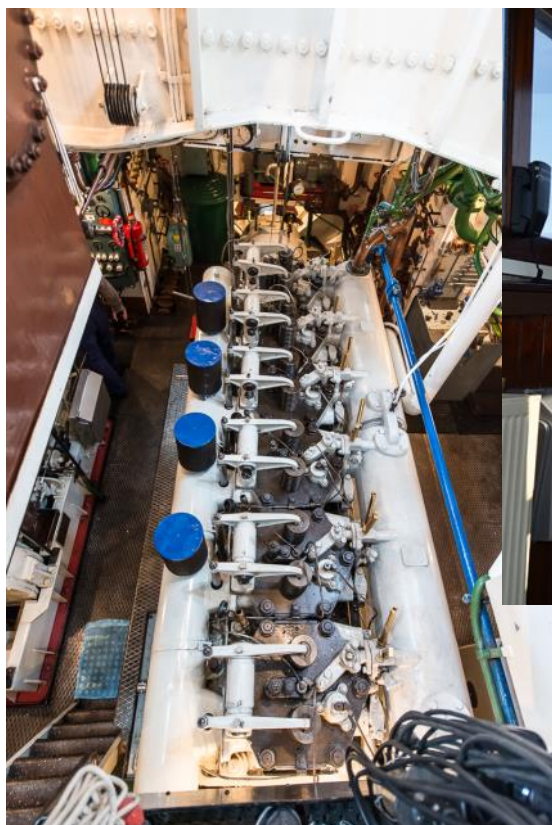
Pracował w mieście Flensburg, jako holownik stoczniowy w służbie Flensburger Schiffbau Gesellschaft. W 1992 roku powrócił na łabę. Holownik był używany zarówno w porcie w Hamburgu jako holownik portowy, jak i na Dolnej Łabie jako lodołamacz do 1998 roku. Pod koniec lat 90. XX wieku jego konstrukcja była już przestarzała, statek wycofano użytkowania i groziła mu decyzja o złomowaniu. W 2000 roku firma A. Mantwitz Befrachtungs GmbH. podjęła spontaniczną decyzję o zakupie holownika.



Fot. 2 Statek w porcie Flensburg

Jego właściciel Alfred Mantwitz był uprzednio kapitanem tego statku. Pracował na nim w ramach Biura Dróg Wodnych i Żeglugi w Glückstadt na Łabie. Wraz z czterema innymi entuzjastami holowników utrzymywali statek w ruchu. Jednocześnie ponosili niezbędne koszty utrzymania dzięki prowadzeniu nim wycieczek i rejsów pasażerskich. Na początku XXI wieku wyremontowano jego drewnianą sterówkę.

Statek był utrzymywany z darowizn i pracy wolontariuszy. Odnowili oni również jego maszynownię, 6 cylindrowy silnik Deutz. Latem odbywają się na nim wycieczki po łabie i Stör. Wziął on udział w większych wydarzeniach, takich jak urodziny Portu w Hamburgu, czy festiwalu statków parowych



Fot. 3 Silnik statku



Fot. 4 Sterówka statku

Flensburger Dampf-Rundum i Hanesail Rostock. Po 14 latach Alfred Mantwitz z uwagi na wiek zrezygnował z opieki nad holownikiem i przekazał go historycznemu portowi Flensburg w 2014 roku w celu dokonania gruntownej konserwacji. Holownik obecnie jest jedną z perełek HISTORYCZNEGO PORTU FLENSBURG, wzbogacając kolekcję parowców i statków maszynowych o zabytkowe jednostki pływające.

Mariusz Gaj

O statkach z Ostródą w nazwie i nie tylko

W 2015 roku Żegluga Ostródzko-Elbląska wzbogaciła się o dwa jednopokładowe motorowce: „Bociana” i „Czapłę”. Ich nazwy nawiązują do dawnej tradycji, przed stu laty bowiem imiona kobiece i nazwy ptaków nadawano małym jednostkom pasażerskim. Natomiast imiona męskie były przeznaczone dla holowników. Oczywiście były wyjątki od tej reguły, stąd zwodowany w 1927 roku w elbląskiej stoczni Schichaua ostródzki motorowiec pasażerski nosił imię „Konrad”. Dobrym obyczajem było też nadawanie statkom nazw miejscowości leżących nad Kanałem Oberlandzkim, zwanym obecnie Elbląskim.

Zanim pojawiły się statki o napędzie mechanicznym - ładunki przewoziły barki. Pierwotnie drewnianej barki kanałowej, o nośności ok. 50 ton i przeznaczonej do przewozu towarów, zbudował w Miłomłynie już w 1845 r. (10 miesięcy od rozpoczęcia budowy kanału), na zamówienie Georga Jacoba

Steenkego, wywodzący się z Kłajpedy szkutnik Liebnitzki – junior. Statek nazwano „Vorwärts”, czyli „Naprzód”.

28 stycznia 1852 r. w elbląskiej gazecie – „Elbinger Anzeigen” ukazało się ogłoszenie Georga J. Steenkego, który informował, że „od roku istnieje żegluga kanałowa między miastami Ostródą, Miłomłynem, Iławą i Zalewem do Czulpy, a z końcem lata została rozszerzona do Karczemki...”. Ów anons dotyczył także oferty sprzedaży trzech statków użytkowanych przez Steenkego przy budowie Kanału: „Vorwärts” (pewnie chodzi tu o wymienioną wcześniej jednostkę) i „Liebemühl” (Miłomłyn) oraz „Saalfeld” (Zalewo), przy czym te dwa ostatnie były przystosowane do przewozu drewna.

W 1861 r. George Grunau, elbląski kupiec i armator, w spółce z innymi zbudował żelazny parowiec „Osterode” („Ostróda”), o nośności 8 łasztów i mocy 10 KM (według innych źródeł: 7 łasztów i 14



Fot. 1 Parowiec „Steenke” przy śluzie w Miłomłynie (później przebudowany na motorowiec), fot. zapewne z początku XX w. Ze zbiorów B. Schwarza

KM). Jednostka miała jedno koło napędowe umiejscowione na rufie, którego obrys nie wystawał poza kadłub. Dzięki takiemu zlokalizowaniu pędnika statki tylnokołowe, w przeciwieństwie do boczno-kołowców, lepiej nadawały się do żeglugi na Kanale, zwłaszcza w śluzach.

Rok później G. Grunau dysponował już dwoma statkami, ponieważ przejął parowiec „Deutsch Eylau” („ława”) od Richarda Bluma z ławy. Z początkiem kwietnia 1862 r. ogłosił w prasie lokalnej, że uruchamia żeglugę na kanale. Tego roku spółka Grunaua dysponowała również ośmioma drewnianymi barkami o nośności 18 łasztów każda. Ich nazwy wywodziły się od ryb. Warto w tym miejscu dodać, że dziesięć lat potem, a dokładniej: w niedzielę 2 czerwca 1872 r. niejaki Arndt zorganizował przejażdżki barką „Sardelle” („Sardela”) do lasów Grünort (Liwski Bór, obecnie Nadleśnictwo Miłomłyn), czyli na zachodni brzeg Jeziora Drwęckiego. Z ogłoszenia zamieszczonego przez Arndta w „Osteroder Kreisblatt” z 1 czerwca 1872 r. wynika,

że miały się odbyć dwa rejsy: o godz. 14.00 i 16.00. Barka cumowała na przystani przy ostródzkim zam-

Nach Hirschfeld, Liebenmühl,
Osterode etc. u. Zwischenstationen
fährt Dampfer
„Osterode“
von Elbing
jeden Freitag früh.
Güteranmeldungen erbitten bei
Ad. von Riesen Elbing.
Schiffsahrtsgesellschaft
Osterode. [1995*]

Fot. 2 Anons z elbląskiej gazety „Altpreussische Zeitung” z 22 maja 1902 r. „Do Jelonek, Miłomłyna, Ostródy pływa z Elbląga parowiec „Osterode” w każdy piątek rano. Towary zgłaszać u Ad. von Riesen w Elblągu. Spółka Żeglugowa Ostróda”.



Fot. 3 Barka (na pierwszym planie) i holownik parowy „Osterode” należące do Ostródzkiego Towarzystwa Żeglugi.
Źródło: www.bildarchiv-ostpreussen.de

ku, a wejście na nią kosztowało trzy grosze.

Według urzędowego sprawozdania w roku 1863 radca budowlany Steenke, jako szef Inspekcji Budownictwa Wodnego w Czulpie, dysponował królewskimi (czytaj: rządowymi) statkami (w oryginale „Schiffe”, czyli raczej barkami, parowce bowiem określano „Dampfschiffe”) o nazwach „Vorwärts” (czyżby sprzedaż tej jednostki w roku 1852 nie doszła do skutku?) i „D. Eylau” („Iława).



Fot. 4 Holownik motorowy „Żuraw”, dawniej „Osterode”. Ze zbiorów W. Danielewicz

Wróćmy do statku holowniczo-towarowego „Osterode”. Kursował on na trasie Elbląg-Iława oraz stosownie do swojej nazwy zawijał do Ostródy. Pływał on pod kilkoma banderami na różnych szlakach wodnych do 1932 roku, czyli przez 71 lat. Pięciokrotnie zmieniano nazwę tej jednostki (na „Fink”, „Erich”, „Albert Froese”, „Albert” i „Lotte”). Ostatnim jej portem macierzystym był Gdańsk i tu od armatora Roberta Hinza, który wraz ze statkiem sprowadził się z Bydgoszczy, otrzymała ostatnią nazwę. Jej kolejnymi właścicielami byli (w nawia-

sach po nazwiskach - daty nabycia statku) m.in. elblążanie: J. Loewinsohn (1866), David Wieler (1870), Carl Prechel i Hans Klebb (1890), Anton Wissbaum (1906). W 1933 roku jednostka jeszcze pływała. Potem jej losy nie są znane.

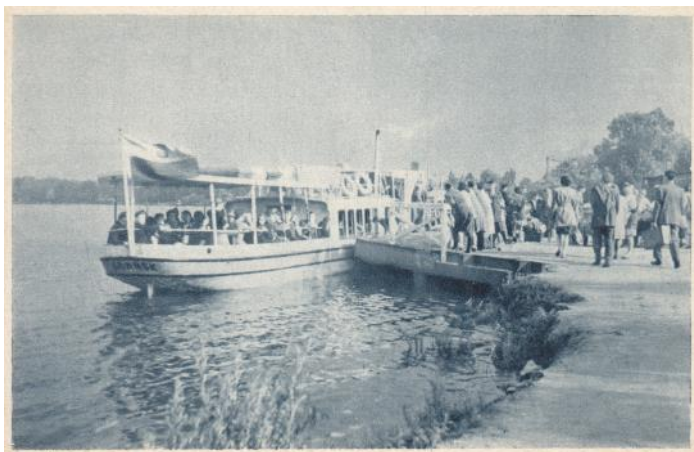


Fot. 5 Pogłębiarka kubłowa Nadzoru Wodnego w Ostródzie – lata 50. XX w. Ze zbiorów M. Rucińskiej

Dłuższą historię miała natomiast „Deutsch Eylau”. Jej kolejnymi armatorami m.in. byli: wymieniony wcześniej J. Loewinsohn (1866), R. Meyerhoefer z Królewca (1874), który zmienił nazwę na „Selica” i spółka Tilsiter Dampfschiffahrt Verein A.G. (1875). Dwa lata później statek przebudowano (uzyskał napęd śrubowy, podłużono go i poszerzono oraz wyposażono w nową maszynę parową) w królewskiej stoczni G. Fechter. Podczas I wojny światowej jednostkę „zmobilizowano” i służyła ona w Królewcu. W 1932 roku została sprzedana na Litwę, gdzie otrzymała nową nazwę „Juraite”. W 1937 przebudowano ją na motorowiec. W 1943 r. statek



Fot. 6 Łódź turystyczna „Boruta” (dawniej holownik „Osterode”) cumująca w Mikołajkach. Fot. z 2007 r. ze zbiorów W. Danielewicz



Fot. 7 Motorowiec „Ostróda” (dawniej „Hertha”) na przystani w Ostródzie – ok. 1949 r. Fot. B. Gajdzik. Ze zbiorów A. Witusa



Fot. 8 „Ostróda” na pochylni Buczyniec w 2019 r. Fot. R. B. Kowalski

przejęła firma Ostdeutsche Grenzschiffahrt Paul Preugschat z Tylży. Rok później w stoczni Ottona Kuczewskiego w Królewcu został przebudowany na bunkierkę węglową i pływał jako „Jura”. W kwietniu 1945 r. w Pilawie statek zniszczyło i zatopiło sowieckie lotnictwo. W 1878 roku zbudowano parową pogłębiarkę kubłową „Zölp” („Czulpa”) dla Inspekcji Budownictwa Wodnego w Czulpie, gdzie wówczas następcą Steenkego był Carl Samuel Leiter z Królewca. Od 1881 roku na stanie tej Inspekcji był parowiec holowniczo-inspekcyjny „Baurat Steenke”. Pod koniec XIX wieku zwał się „Steenke”, ponieważ nazwę skrócono. W 1935 roku przebudowano go na śrubowiec o napędzie spalinowym. Po 1945 r. nosił krótko nazwę „Elbląg”. Później zwał się „Zbigniew” i „Żuławy”.

W roku 1902 w gdańskiej stoczni „J.W. Klawitter” zwodowano dla Ostródzkiego Towarzystwa Żegluga holownik parowy o ładowności 900 cetnarów i nazwany „Osterode”. Jego pierwszym kapitanem był Johann Mull. Towarzystwo dysponowało również dwiema stalowymi barkami: „Osterode I” i „Osterode II”, każda o ładowności 1300 cetnarów, a jego celem, jak podawała elbląska gazeta „Altpreussische Zeitung” z 24 stycznia 1902 r. było „wspieranie regularnych, szybkich i pomyślnych przewozów towarów, za frachtem zwyczajnym [czyli tanio – R.K.], z dużego centrum światowego handlu [Elbląga] przez Kanał Oberlandzki”.

Drugi holownik „Osterode” (rok budowy: 1927) powstał w Hamburgu na zlecenie Heinricha Rem-

mersa, przedstawiciela tamtejszej fabryki silników. Do 1944 r. owa łódź motorowa była eksploatowana przez ostródzki Urząd Budownictwa Wodnego (Wasserbauamt) Po wojnie przez kilka tygodni 1946 roku statek nosił nazwę „Ostróda”. Po tem wielokrotnie zmieniał nazwę i kolejno się zwał: „Żuraw”, „Derkacz”, „Nowy Dwór Gdański”, „Pracuś”. W 2000 roku kupił go Marian Banach z Ławy i przebudował na łódź turystyczną. Z nową nazwą „Boruta” statek został sprzedany do Mikołajek, a jego nowym właścicielem stał się Adam Zboromirski.

28 września 1947 roku odbyło się oficjalne otwarcie drogi wodnej na linii Ostróda – Elbląg. Państwowa delegacja płynęła wówczas parowcem bocznookołowym „Pochwist” z Białej Góry (pow. Sztum) Nogatem do Malborka, a następnie drogą lądową pojechała do Elbląga, skąd znowu autami udała się do pochylni Jelenie, by przesiąść się na motorowiec „Zbigniew” (dawniej „Steenke”) i popłynąć w górę kanału. Natomiast 11 czerwca 1948 roku przedwojenna „Hertha” (zbudowana w 1912 r. w elbląskiej stoczni Franz Schenk & Co.), nosząca już nazwę „Ostróda”, zainaugurowała regularne rejsy na tej trasie.

W 1951 roku na polecenie władz nadrzędnych zmieniono nazwę tej jednostki na „Szymon Konarski”. Statek eksploatowano do 1966 r. Dwa lata później został złomowany w Elblągu. Pod koniec lat 90. zeszłego wieku Żegluga Ostródzko-Elbląska zleciła Płockiej Stoczni Rzecznej (po upadło-

ści w 1998 r. – „Centromost”) budowę luksusowego statku pasażerskiego, zabierającego na pokład 65 osób. Chrzest nowej jednostki, wyposażonej w silnik wysokoprężny o mocy 115 KM, odbył się w październiku 1999 roku. Imię „Ostróda” nadała Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, która za młodu uczyła się rzemiosła żeglarskiego na Jeziorze Drwęckim i wstawiła się tym, iż w latach 1976-1978 jako pierwsza kobieta samotnie opłynęła świat. „Ostróda” – statek flagowy ostródzkiej flotylli zaczął regularnie pływać po Kanale w 2000 roku.

Ryszard Kowalski (Ostróda)

Akademia Archeologii Przemysłowej

Program Akademii prowadzony jest w ramach projektu MKiDN, a dofinansowany został w ramach programu Narodowego Instytutu Dziedzictwa – Wspólnie dla dziedzictwa”.

Płock mniej znany

24 czerwca 2022 roku wyruszyliśmy z Wrocławia do Płocka. Trzon grupy stanowiło 8 osób, ale w każdym z miejsc dołączali do nas miejscowi miłośnicy historii. Pierwszy postój zrobiliśmy w Kaliszu w Muzeum im. G. J. Osiazkowskich, gdzie dołączył do grupy m.in. okazjonalnie współpracujący z Fundacją Kolega, który zgodnie z zasadą "cudze chwalicie - swego nie znacie" jako kaliszanie nigdy w tym muzeum nie był. Muzeum tworzy kilkanaście sal wystawowych w piwnicach zabytkowej kamienicy ze zgromadzonymi najróżniejszymi przedmiotami z przeszłości i pamiątkami związanymi z Kaliszem i jego mieszkańcami. Nazwa muzeum upamiętnia ostatnich właścicieli kamienicy, którzy zginęli w 1943 r. w łódzkim getcie. W Muzeum przyjął nas właściciel - zbieracz i miłośnik historii - Andrzej Barnert. Ekspozuje swoje zbiory, gromadzone przez kilkadziesiąt lat, jak dokumenty, najróżniejsze przedmioty i wszelkie sprzęty od XVIII wiecznych po powojenne. W salach ekspozycyjnych stara się gromadzić przedmioty tematycznie np. różne rzemiosła czy sklepy, bądź z jakiś ram czasowych np. czasy PRL czy okupacji. Obecnie właściciel skupił się na zbieraniu lalek, głównie tych wytwarzanych w Kaliszu.

Następnym przystankiem był Gąbin, a konkretnie Społeczne Muzeum Ziemi Gąbińskiej im. Sławoja Felicjana Składkowskiego prowadzone przez Towarzystwo Miłośników Ziemi Gąbińskiej.

Siedzibą jest kamienica, będąca miejscem urodzenia Generała, lekarza, legionisty, ministra spraw wewnętrznych i ostatniego premiera II Rzeczypospolitej. Pomimo późnopopołudniowej pory przyjęli bardzo serdecznie naszą grupę panowie z gąbińskiego Towarzystwa pod wodzą Lecha Łukaszewskiego, który oprowadził nas po muzeum i opowiedział o życiu Generała. i o zgromadzonych po Nim bardzo licznych pamiątkach. Niestety brakowało nam poświęcenia uwagi w muzeum "sławojkom" – z której to nazwy, jeszcze funkcjonującej w społecznej świadomości, jest chyba gen. Składkowski najbardziej kojarzony. Przecież lepiej brzmi polska "sławojka" niż "tojtojka", a postawienie "sławojek" np. przed muzeum, nie obniży jego rangi, ważności i powagi, a pomogło by w rozpropagowaniu i przypomnieniu postaci tego wybitnego polaka - lekarza walczącego również o powszechną higienę narodu.

Do Płocka dotarliśmy wieczorem i poszliśmy na molo spacerowe zbudowane równoległe do prawego brzegu Wisły. Molo ma prawie 360 metrów długości, a spacer po nim umożliwia podziwianie usytuowanych na skarpie najstarszych zabytków miasta: katedry i zamku. Rankiem poszliśmy na Wzgórze Tumskie, gdzie zwiedziliśmy Muzeum Diecezjalne, z bogatymi, różnorodnymi i bardzo ciekawymi zbiorami, zgromadzonymi w dwóch budynkach. Zainteresowanie wzbudził, kontrastujący z wiekowymi zabytkami, cykl współczesnych obrazów Wiesławy Kwiatkowskiej pt. „Madonny w poezji polskiej”.

W Bazylice Katedralnej naszą uwagę zwróciła kopia z 1982 roku, romańskich, wykonanych z brązu "Drzwi Płockich". Oryginał znajduje się w soborze św. Sofii w Nowogrodzie Wielkim w Rosji, gdzie dostał się w niewyjaśnionych okolicznościach. Drugą ciekawostką katedry jest Kaplica Królewska z sarkofagiem z czarnego marmuru, gdzie złożono szczątki Bolesława Krzywoustego i jego ojca Władysława Hermana oraz ciała 17 książąt mazowieckich.

Następnie pojechaliśmy do Redecza Krukowego do zaprzyjaźnionego do lat z Fundacją Janusza Borkowskiego, prowadzącego tam Muzeum Techniki

muzeów wzięliśmy również udział w corocznej "Biesiadzie dla Przyjaciół", podczas której Stanisław Januszewski i Jacek Król, jako przedstawiciele Fun-



Muzeum Osiakowskich

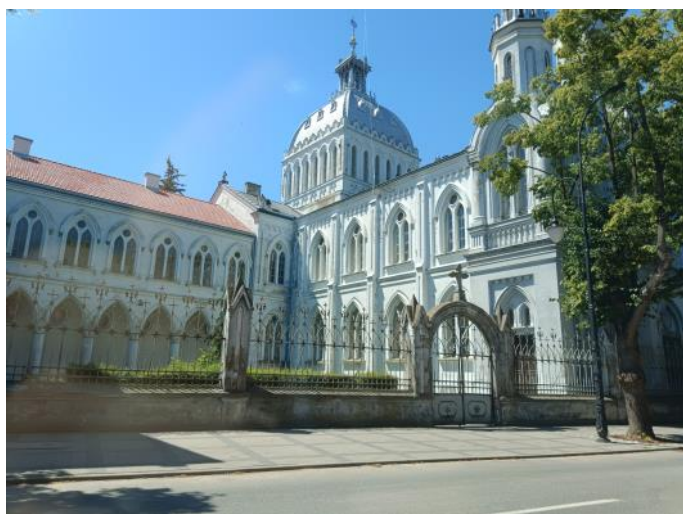
dacji, zostali uhonorowani statuetkami "Złotego Kruka" za wieloletnią współpracę.

Po noclegu we Włocławku powróciliśmy do dalszej eksploracji Płocka, rozpoczynając poranne zwiedzanie od Katedry Kościoła Starokatolickiego Mariawitów. Ten nieznaną, a imponujący obiekt został wy-



W muzeum Janusza Borkowskiego

budowany w latach 1911-1914 w stylu neogotyckim i stanowi całość z klasztorem, budynkami administracyjnymi i gospodarczymi oraz ogrodem i parkiem. Następnie podeszliśmy pod odstonięty w 2012 roku pomnik Bolesława Krzywoustego i udaliśmy się do oddziału Etnografii Muzeum Mazowieckiego w Płocku, które mieści się w pięknie wyremontowanym starym spichlerzu z przełomu XVIII i XIX wieku. "Na deser" w Płocku odwiedziliśmy dwa



Świątynia Miłosierdzia i Miłości

Rolniczej i Gospodarstwa Wiejskiego, Kujawskie Muzeum Oręża, Nauki i Techniki oraz Kujawskie Muzeum Kolei. Zbiory tych muzeów powiększają się z roku na rok i rozrasta się proporcjonalnie powierzchnia wystawiennicza. Dojechała tam również reszta grupy z Dolnego Śląska. Oprócz zwiedzania



Muzeum Art Deco

oddziały Muzeum Mazowieckiego: Muzeum Secesji oraz Muzeum Art deco. Czteropiętrowa kamienica secesyjna jest "uczta" dla miłośników tego stylu – aranżacje wnętrz mieszkalnych oraz sale z wyrobami ze szkła, ceramiki, metalu i biżuterii po prostu zachwycają. Oddział art deco to jedyna i największa w Polsce ekspozycja stała poświęcona sztuce tego okresu. Muzeum utworzone w 2021 roku w wyre-

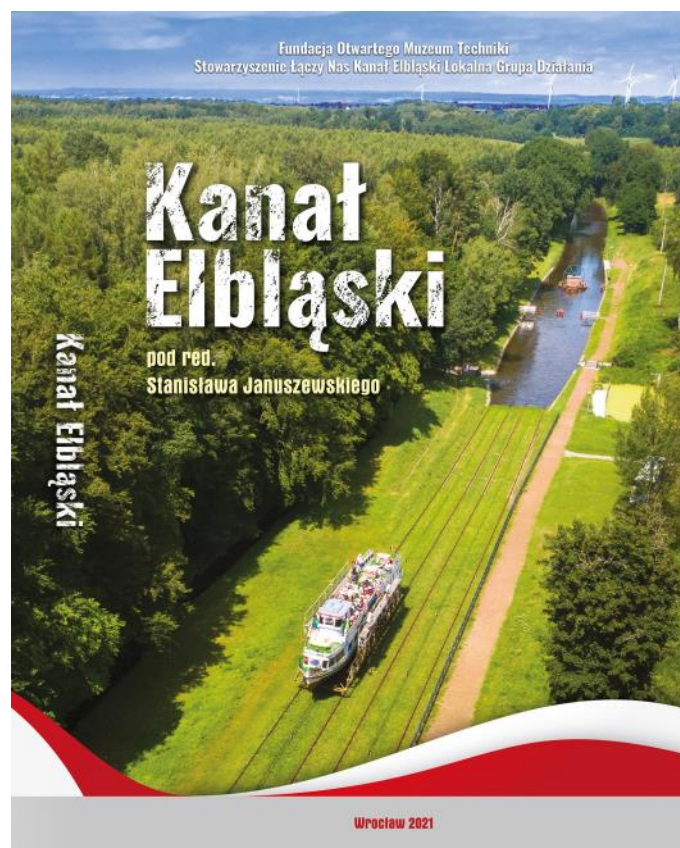
montowanej kamienicy jest na wskroś nowoczesne i absolutnie godne polecenia. Aranżacje pomieszczeń z epoki po prostu doskonałe. Można odsłuchać opowieści przewodnika na smartfonie, a wita nas, umieszczone na platformie, oryginalne auto z epoki – Jowett z 1926 roku.

Jacek Król

Wydawnictwo FOMT

W roku 2021 opublikowaliśmy nowe książki:

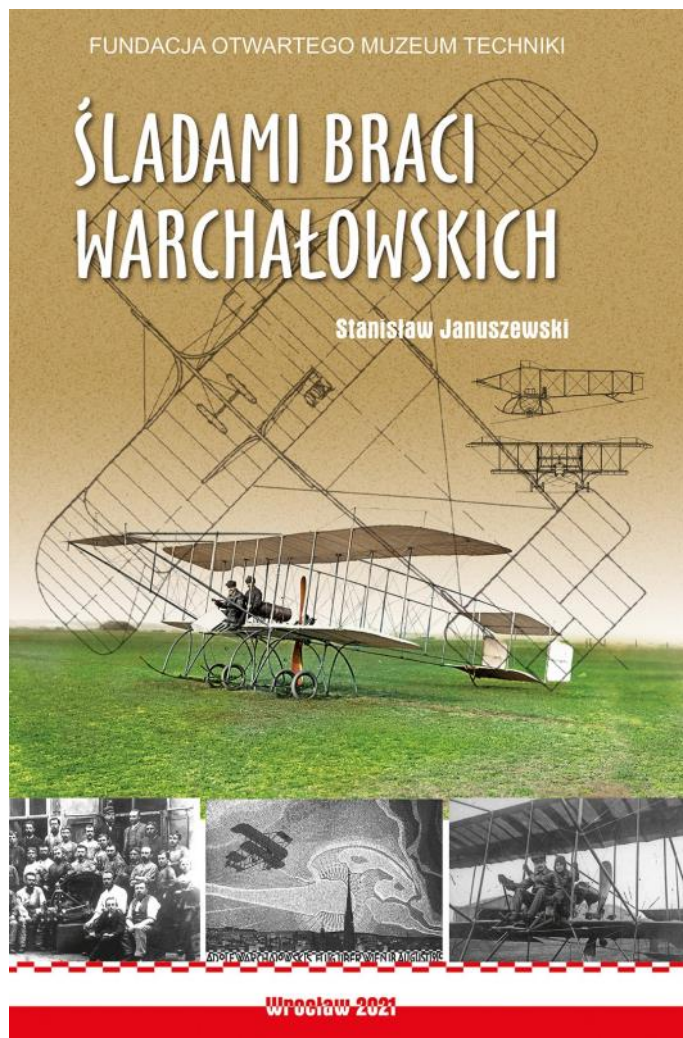
Kanał Elbląski, w drugim wydaniu (pierwsze 2001), znacznie poszerzonym dzięki współpracy z historykami Kanału z Ostródy Ryszardem Kowalskim i Cezarym Wawrzyńskim ponownie wejrzeliśmy w dzieje Kanału Elbląskiego i w procesy przemiany jakie na nim zachodziły w XIX/XX w. Szczególną uwagę zwrócono na katalog dzieł techniki o wartościach zabytkowych, dzieł przesądających o randze kanału jako dzieła kultury - pomnika dziedzictwa cywilizacyjnego. To przede wszystkim budowla hydrotechniczna, której kształt określa układ pionowy i poziomy kanału, jego przebieg (trasa) i sposób prowadzenia w terenie, wykonywania przekopów, nasypów, uszczelnienia, ubezpieczenia skarp. To rozwiązania związane z zasilaniem kanału w wodę, urządzeniami stopni wodnych - jazów, budowlami ulgowymi i upustami, bramami ochronnymi (tzw. przeciwpowodziowymi). To także rozwiązania związane z przekraczaniem cieków i potoków, wreszcie budowli łączących stanowiska kanału o różnych poziomach: śluz lub pochylni. Z kanałem integralnie wiążą się również budowle służące wyzyskaniu energii wodnej, gdy zaś przejdziemy do żeglugi to ścieżki holownicze, obrotnice statków, przystanie, porty, stocznie, etc. Kanał Elbląski postrzegamy zwykle przez pryzmat pochylni - budowli pionierskich i unikatowych w skali światowego budownictwa hydrotechnicznego - lecz dzieł równej rangi Kanał posiada zdecydowanie więcej. Kanał Elbląski postrzegać można nie tylko w kategoriach dzieła hydrotechniki. Z chwilą gdy mówimy o mechani-



zmach pochylni - również mechaniki, gdy zaś wejrzemy w rozwiązania funkcjonalno- architektoniczne budowli z nim związanych - to zauważymy również relacje z architekturą przemysłową, rozumianą jako sztuka kształtowania przestrzeni pracy. Kanał to również charakterystyczny dlań tabor pływający, porty i obrotnice statków, warsztaty remontowe - stocznie - to wprowadza nas w sztukę budowy i eksploatacji statków, transportu wodnego. Katalog dzieł kultury technicznej związanych z budową i eksploatacją Kanału długo można by mnożyć przywołując i dzieła dokumentujące interakcję, jaka w toku dziejów dokonywała

się na linii Kanał - ląd. Dokumentują to m.in. budowę młynów, rozwiązania zakładów przemysłu drzewnego, cegielni, sieci drogowej i kolejowej, mostów Kanału Elbląskiego.

Śladami braci Warchałowskich; Stanisław Januszewski przedstawił działalność trzech pokoleń rodu Warchałowskich na polu przemysłu i techniki Austrii, znaczącą dla stanu przemysłu i techniki tego kraju, tak na polu przemysłu maszynowego, produkcji maszyn i narzędzi, produkcji lotniczej, środków transportu szynowego, uzbrojenia i wyposażenia armii, produkcji urządzeń chłodzących etc. Efekty działalności Jakuba, jego syna Augusta, i wnuków znalazły trwałe miejsce w dziejach techniki Austro-Węgier. a zakłady Augusta należały do największych, prywatnych przedsiębiorstw zbrojeniowych Austro-Węgier. Zakładane cele zrealizowano czerpiąc z bogatych materiałów źródłowych pozyskanych przez autora w archiwach prywatnych Warchałowskich, prowadzonych przez nich przedsiębiorstw, archiwów prywatnych, bogatego katalogu prasy i ikonografii. odślaniając i przywracając kulturze polskiej znaczenie ich działalności na polu techniki dla kultury europejskiej. Ich dziedzictwo, znaczące dla Austrii, a także Europy. jest niemalże nieznanne, zarówno w Polsce jak i w Austrii. Książka przywraca zbiorowej pamięci historycznej dzieło braci Warchałowskich, Upowszechnia znajomość dorobku Warchałowskich. Kształtować będzie współczesne postawy, stanowiąc też fundament tożsamości narodowej, ważny zwłaszcza dla Polonii. Książka tworzy też bazę dla aktywnej ochrony i popularyzacji dorobku kulturowego emigracji polskiej. Prace nad książką łączyliśmy z prezentacją multimedialną udostępnioną z licencji CC na stronie internetowej FOMT i seminarium prowadzącym



w dorobek emigracji polskiej na polu wynalazczości (6 sesji) Książka przywraca kulturze polskiej bogaty i znaczący dla dziejów przemysłu i techniki Austrii i Europy dorobek techniczny i pamięć trzech pokoleń rodu Warchałowskich. dotychczas w piśmiennictwie polski znany jedynie w odniesieniu do konstrukcji lotniczych Adolfa (publikacje. J.B. Cynka. A. Glassa i S. Januszewskiego), ale i tutaj wniesione zostały znaczące korekty i dopełnienia. Książka spotkała się z pozytywną recenzją publikowaną na łamach "Skrzydlatej Polski" i w lotniczej prasie Austrii.

Stanisław Januszewski

Z cyklu: „skąd się to wzięło?” i

Stopniowanie talentów, zdolności i tytułów

Każdy z nas otrzymał jakieś talenty. Czasem jeden, najczęściej kilka – rzadziej kilkanaście.

Każdy z nas otrzymał możliwość porozumiewania się w jakimś języku. Najczęściej w swoim rodzimym. Czasem także w jakimś innym. Rzadziej – w kilkunastu i więcej.

Każdy z nas otrzymał jakieś wykształcenie. Czasem tylko podstawowe, najczęściej zawodowe i średnie – rzadziej (choć ostatnio coraz częściej) wyższe.

Każdy z nas jest – rzadko – osobą niewykwalifikowaną. Najczęściej zdobyliśmy jakiś zawód. Coraz częściej jesteśmy nawet dyplomowanym technikiem, inżynierem, magistrzem określonej specjalności, lekarzem, rzadziej doktorem, docentem, profesorem.

Każdy z nas może stać się partaczem – szczególnie gdy wydaje się, że na czymś się zna ale bez chęci stania się najpierw uczniem czy czeladnikiem u rzemieślnika. U człowieka, który wie jak coś zrobić, wykonać, naprawić dobrze. O kimś, że jest bardzo dobrym rzemieślnikiem mówimy wręcz, że jest „rzemiechą”. W przeciwieństwie do spotykanego określenia: „rzemieślnik od siedmiu boleści”. W każdym bądź razie – najczęściej - rzemieślnik, to (lepszy lub gorszy) odtwórca. Ale gdy posiada sztukę, wtedy uprawia rzemiosło artystyczne i staje się mistrzem w swojej dziedzinie, a nawet twórcą. Tacy rzemieślnicy tworzyli pierwsze wodociągi, które nieprzypadkowo zwano powszechnie „kunsztem wodnym”.

Każdy z nas może stać się artystą – jeśli tylko chce stworzyć coś pięknego, wzniosłego, ponadczasowego. I nie przejmujemy się gdy będą nas nazywać „artystą z Bożej łaski” czy podobnie. Gdy inż. Gustave Eiffel budował tymczasową, a dziś słynną wieżę – najbardziej znani artyści i uczeni tamtych czasów wylewali na niego w ówczesnych „mediach” przysłowiowe „pomyje”. Między innymi: Guy de Monpassant - fr. pisarz, publicysta i krytyk; Aleksander Dumas (syn) – fr. pisarz i dramaturg i członek Akademii Francuskiej czy William Morris – ang. malarz i projektant. Do dziś ta budowla jest symbolem Paryża i Francji i najbardziej rozpoznawalną budowlą na całym świecie. Niewątpliwie miał on wiele talentów. Był inżynierem, konstruktorem, mistrzem, artystą i wizjonerem. Wizjonerem – czyli twórcą śmiałych planów lub idei dotyczących przyszłości (sjp.pwn.pl). Nie: „prorokiem, wieszczem, jasnowidzem” (pl.wikipedia.org/wiki/wizjoner)!!! Nie tylko fantastą i marzycielem! Ale umiejącym swoje marzenia, wizje, plany - zrealizować. Takich osób wśród nas jest najmniej. Mimo, że wizjoner niekoniecznie musi posiadać jakiś konkretny zawód i wysokie wykształcenie.

Każdy z nas, posiadając jakieś talenty (lub nie), w każdej dziedzinie, wykonując swój zawód w ramach zdobytego wykształcenia oraz posiadanych tytułów: dyplomowanego technika, inżyniera, magistra określonej specjalności, lekarza, doktora, docenta, profesora, jest: partaczem, rzemieślnikiem, mistrzem, artystą lub wizjonerem. O czym zapewnia.

A ty — wykonując swój zawód — kim jesteś ? *Pyta*

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.