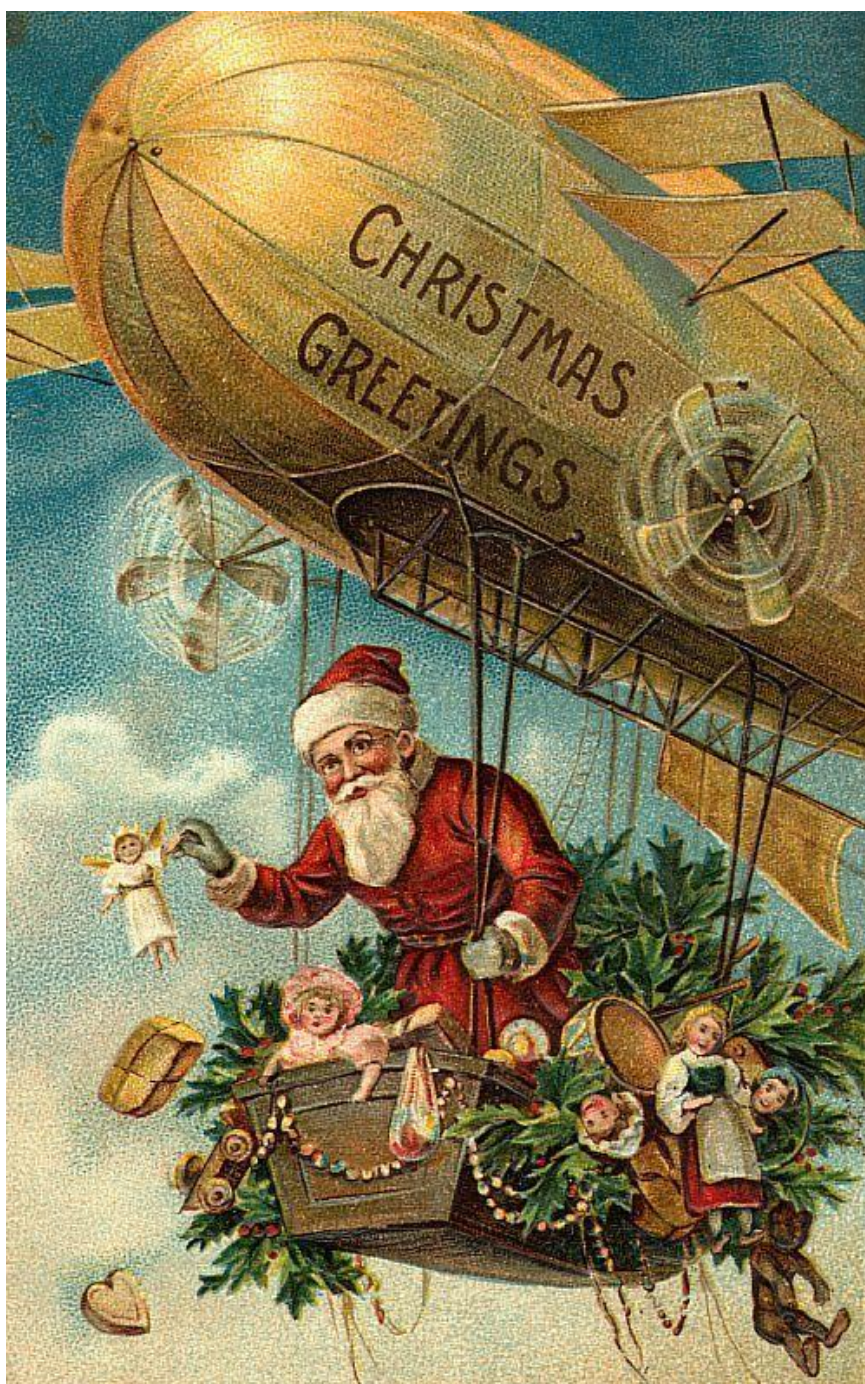


Życzymy wesołych świąt!



W oczekiwaniu na
zbliżając się
Święta Bożego Narodzenia
i Nowy Rok
Żegnamy minione miesiące
I pełni nadziei spoglądamy
w przyszłość.
Pragniemy przeżyć
Niepowtarzalne świąteczne
chwile
W pokoju i wzajemnej
bliskości.

Serdeczne życzenia:
Zdrowia, pogody ducha,
Spełnienia wszystkich
marzeń,
Zawodowej satysfakcji i
wielu sukcesów!

Redakcja

Historia żeglugi

Żegluga Ostródzka

110 lat temu powstała ostródzka żegluga

W 1912 roku założono w Ostródzie przedsiębiorstwo żeglugowe - *Schiffs-Reederei A. Tetzlaff*. Nowy armator oferował przewozy turystyczne osób, holowanie barek i spławianie drewna. Tak rozpoczęła się regularna żegluga śródlądowa na szlaku wodnym Ostróda – Elbląg i nie tylko. Z okazji przypadającego w roku 2022 jubileuszu warto przypomnieć osobę ostródzkiego przewoźnika i dzieje jego żeglugi.

Adolf Tetzlaff urodził się 5 lipca 1888 r. w Siemianach nad Jeziorakiem, w dawnym powiecie morąskim. Ojciec Hermann był mistrzem rybackim w służbie państwowej. Młody Adolf uczył się zawodu ślusarza w Miłomłynie. W 1907 r. zaczął pracować w Królewskiej Inspekcji Budownictwa Wodnego w Ostródzie, najpierw jako ślusarz, zaś później jako mechanik. Pływając na statku holowniczo-inspekcyjnym „Steenke” poznał warunki żeglugi na Kanale Oberlandzkim (zwanym dziś Kanałem Elbląskim). W 1912 r. ożenił się z Marie Dombrowski, kupił łódź pasażerską i założył własną firmę żeglugową. Dwa lata po śmierci Marii (w 1926 r.) wziął ślub z Hedwig, córką czapnika i kuśnierza Carla Kranza z Miłomłyną.

Flotylla Tetzlaffa

Pierwszą jednostką flotylli Tetzlaffa była drewniana łódź motorowa „Seerose” (pol. lilia wodna) z kajutą, kuchnią i toaletą. Zbudowana została w 1912 r. przez elbląską firmę *Franz Schenk & Co. GmbH*. Pływała z prędkością 10 km/godz. i zabierała jednorazowo do 79 pasażerów. Kolejnym statkiem była „Hertha”, zakupiona od armatora Eduarda Freiwalda z Elbląga i przeznaczona na rejsy na pochylnie. Ów motorowy statek pasażerski, zbudowany w 1912 r. w elbląskiej stoczni Franza Schenka, mógł przewozić do 120 pasażerów z prędkością

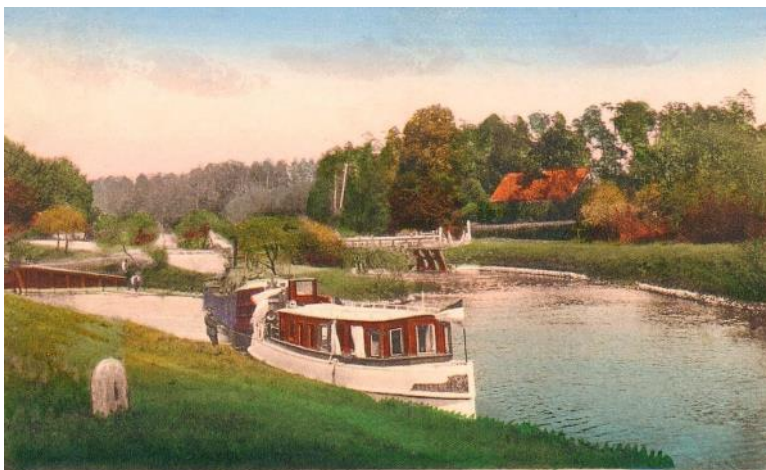


Adolf Tetzlaff na fotogr. z lat 30. zb. Renate Hahner

kilkunastu km/godzinę. W 1925 r. biała flota Tetzlaffa powiększyła się o małą łódź motorową „Heini”.

Od 1927 roku na pochylnie, oprócz wymienionego wcześniej statku „Hertha”, zaczął regularnie kursować „Konrad”, zbudowany w elbląskiej stoczni Ferdinanda Schichaua, największy (dwupokładowy) statek ostródzkiego armatora, osiągający prędkość 20-25 km/godz. i przeznaczony dla 185 pasażerów. Na „Konradzie” pływał sam właściciel. Za sterami pozostałych statków stali: Willi Reinke - „Hertha”, Alfred Butkarn - „Seerose” i Paul Kirchof - „Heini”. Gdy Willi Reinke odszedł z żeglugi i „przesiadł się” na taksówkę, wówczas zastąpił go Butkarn. Kirchoff zaczął wtedy pływać na „Seerose”, zaś na „Heini”

Strijewski i Biegott. Firmę Tetzlaffa wspomagali dwaj najstarsi synowie Tetzlaffa: Adolf i Lothar, córka Herta oraz małżonka Hedwig.



OSTERODE, Ostpr. Schleuse und Försterei Grünort.

Śluza Zielona. Na pierwszym planie „Seerose”, zbiory Muzeum w Ostródzie

Przedsiębiorstwo Adolfa Tetzlaffa w latach 30. poprzedniego wieku przewoziło od ośmiu do dziesięciu tys. pasażerów i miało około 60 tys. marek obrotu. Zysk kształtował się na poziomie 15-20 tys. marek. W sumie w firmie było zatrudnionych kilkanaście osób: maszyniści, przystaniowcy, sprzętaczki oraz personel kuchenny i obsługi.

W czasie II wojny światowej

We wrześniu 1939 r. statki: „Hertha” i „Heini” zmobilizowano do *Weichselflotte*, do dyspozycji niemieckiego 50 Batalionu Saperów w Brdyjściu. Zwrócono je Tetzlaffowi w październiku 1939 r. Motorowiec „Heini” ponownie zmobilizowano w sierpniu 1940 r., żeby w ramach operacji „Lew Morski” uczestniczył w inwazji na Wielką Brytanię. Statek przewieziono wówczas do Cap Gris Nez koło Calais transportem kolejowo - drogowym. Jednak inwazja nie doszła do skutku i „Heini” powrócił na Jezioro Drwęckie. Pod koniec II wojny światowej statki Tetzlaffa zostały zatopione. Ich właściciel w styczniu 1945 r. próbował z rodziną ucieczki koleją przed zbliżającym się frontem, lecz w Pasłęku zatrzymali ich Rosjanie. Ostatecznie w maju 1945 r. Tetzlaff wrócił do Ostródy i próbował reaktywować swoje

przedsiębiorstwo. 30 października 1946 r. otrzymał zaświadczenie o uzyskaniu tymczasowego obywatelstwa polskiego. Był zatrudniony wówczas w Nadzorze Wodnym w Ostródzie, podległym Państwowemu Zarządowi Wodnemu (PZW) w Elblągu.

Zaraz po wojnie

Aby uruchomić żeglugę należało najpierw wydobyć i wyremontować wraki. 23 lutego 1946 r. jako pierwszy wydobyto na powierzchnię wrak łodzi „Seerose”, jednak uszkodzony kadłub rozleciał się, więc silnik przełożono do innej jednostki. Tak zakończyła swój byt pierwsza ostródzka łódź pasażerska. Dziś pamiątką po niej, oprócz starych zdjęć i pocztówek, jest zachowany

dzwon okrętowy.

Pozostałe statki Tetzlaffa, po wydobyciu, wyremontowano w ostródzkiej stoczni. „Konrad” otrzymał nową nazwę „Orzeł”. Później jeszcze zwał się: „Jordan”, „Wł. Kniewski”, „Grunwald” (zmiana nazwy nastąpiła w 1954 r. we Wrocławiu, gdzie w służbie Żeglugi na Odrze statek pływał, z krótką przerwą, do roku 1961), „Wagabunda” i ponownie „Grunwald”. 12 października 1946 r. na śluzie Zielona podczas uruchamiania silnika tej jednostki nastąpił wybuch, wskutek czego Adolf Tetzlaff został ranny. Początkowo podejrzewano go o sabotaż. Później po uniewinnieniu przez komisję PZW, przeniesiono Tetzlaffa na motorowiec „Zbigniew” (dawniej „Steenke”).

Łódź pasażerską „Heini” przebudowano na holownik, który po otrzymaniu nowej nazwy „Biedronka” wszedł w 1947 roku do eksploatacji w PZW w Elblągu, Nadzór Wodny w Ostródzie. Również wyremontowana „Hertha”, najpierw nazwana „Sęp”, potem „Zakopianka” - użytkowana była przez PZW.

Nacjonalizacja firmy i otwarcie Kanału Elbląskiego

Decyzją Ministra Komunikacji z dnia 27 sierpnia



„Grunwald” dawniej „Konrad” w służbie Żeglugi na Odrze we Wrocławiu – druga połowa I. 50. XX wieku.

Zbiory R. Kowalskiego

1947 r. przedsiębiorstwo Tetzlaffa, będące dotąd pod przymusowym zarządem państwowym, przeszło na własność Państwa. 19 grudnia 1950 r. w Gdańsku sporządzono protokół przekazania firmy, który po podpisaniu przez byłego właściciela ostatecznie zatwierdził 23 stycznia 1951 r. Minister Komunikacji Jan Rabanowski. Wcześniej 28 września 1947 r. odbyło się oficjalne otwarcie drogi wodnej na linii Ostróda – Elbląg, natomiast 11 czerwca 1948 r. przedwojenna „Hertha”, nosząca już nazwę „Ostróda”, zainaugurowała regularne rejsy na tej trasie. W 1951 r. na polecenie władz nadrzędnych zmieniono nazwę tej jednostki na „Szymon Konarski”.

1 lipca 1952 roku, podczas rejsu „Zbigniewem” do Ławy, na śluzie w Miłomłynie Adolf Tetzlaff dostał ataku serca i przewieziono go do ostródzkiego szpitala. Nazajutrz po drugim ataku zmarł. Pochowano go 5 lipca 1952 r. w Ostródzie na cmentarzu przy ul. Olsztyńskiej. Czapka kapitana Tetzlaffa oraz czarno-biała bandera jego żeglugi trafiły do izby regionalnej (*Heimatstube*) w Muzeum w Osterode am Harz.

Upamiętnienie Adolfa Tetzlaffa

Ostróda nie zapomniała o swoim przewoźniku, zwanym przez przedwojennych mieszkańców miasta „admiralem z Jeziora Drwęckiego”. W 2010 roku, z okazji 150 - lecia uruchomienia żeglugi na Kanale Elbląskim, bezimienna po wojnie ostródzka uliczka (dawniej Seegang Post, miejsce targu rybnego), prowadząca niegdyś i obecnie obok poczty do przystani nad jeziorem, otrzymała miano Adolfa Tetzlaffa. W grudniu 2011 r. „Żegluga Ostródzko-Elbląska sp. z o.o.” zakupiła „Biedronkę”, ostatni zachowany przedwojenny motorowiec („Hertha” i „Konrad” zostały złomowane w drugiej połowie lat 60. XX w.) w celu odrestaurowania statku i wyekspozowania na nabrzeżu Jeziora Drwęckiego. 30 czerwca 2012 roku, z okazji jubileuszu 100-lecia ostródzkiej żeglugi pasażerskiej, uhonorowano jej założyciela nową tablicą pamiątkową.

Ryszard Kowalski

Korzystałem ze wspomnień rodziny A. Tetzlaffa i informacji otrzymanych od Waldemara Danielewicz.

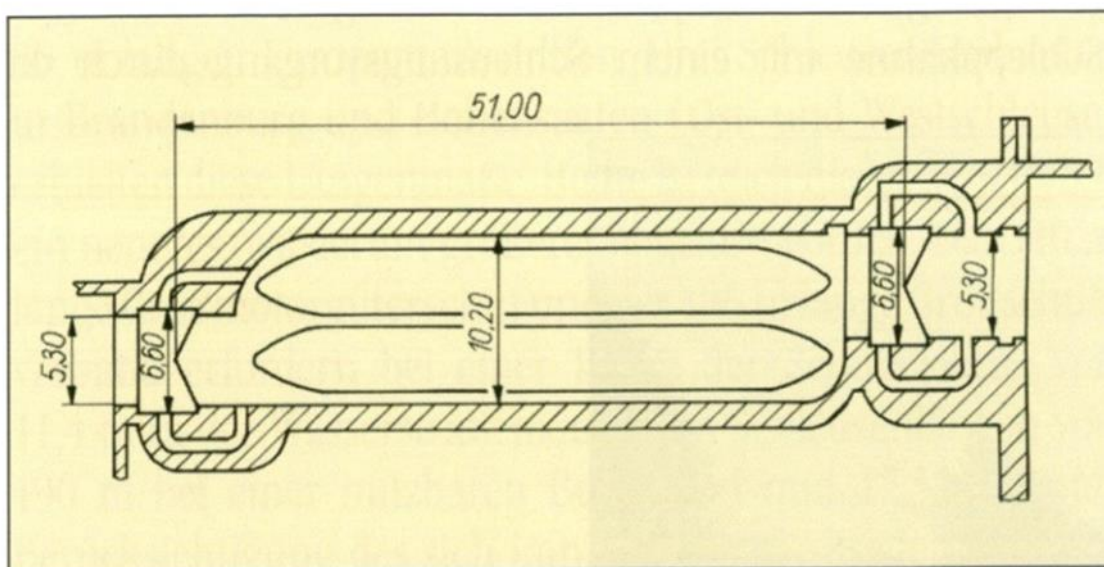
Ciekawe rozwiązania inżynierskie Odrzańskiej Drogi Wodnej „Śluzy z przestawionymi głowami”

Na Odrzańskiej Drodze Wodnej wybudowano – zachowane do dziś – dwie śluzy z „przestawionymi” „głowami”: Mieszczańska zbudowana we Wrocławiu w latach 1874-1879 oraz Oława w Oławie z 1872 r.

Śluza z przestawionymi „głowami” zawiera „przesuniętą” oś kanału wejściowego w stosunku do kanału wyjściowego. Tradycyjną śluzę

komorową poszerzono, dzięki czemu nieznanym kosztem zwiększono dwukrotnie ilość śluzowanych statków przy niemal tej samej ilości wody, co jest genialnym w swej prostocie rozwiązaniem.

Na Śródmiejskim Węźle Wodnym Wrocławskiego Węzła Wodnego – na Mieszczańskim Stopniu wodnym, w sąsiedztwie elektrowni wodnych,



Śluza Mieszczańska – od dolnej głowy stan: 1945-1990. Fot.: kmdr Mieczysław Wróblewski.



Śluza Mieszcańska – widok górnej głowy z brzegu prawego w końcówce remontu, zablokowana jeszcze stalowym zamknięciem remontowym od wody górnej. Fot.: Ryszard Majewicz.



Śluza Mieszcańska po remoncie kapitalnym – powitanie UE na wodach Wrocławia. Fot.: Stanisław Januszewski.

znajduje się zabytkowa śluza Mieszcańska (wybudowana w 1794 r. jako drewniana) przebudowana na ceglana śluzę z przestawionymi

głowami w latach 1874-1879. Po zniszczeniach wojennych 1945 r., wyremontowana dopiero w latach 1991-2000.



Komora śluzy z przestawionymi głowami w Oławie – widok z brzegu lewego od górnej głowy. Fot.: Ryszard Majewicz.



Śluza komorowa z przestawionymi głowami w Oławie – widok z brzegu lewego od górnej głowy. Fot.: Ryszard Majewicz.

Ówczesnie jak i obecnie, to jedna z dwóch śluz na Odrze z „przestawionymi głowami” – z tamtego czasu. Po wyczerpaniu możliwości wynikających z tej przebudowy – zaczęto budować śluzy murowane, komorowe, o nowych większych parametrach (55 m x 9,6 m) Odrzańskiej Drogi Wodnej, zwanych „małymi” (w odróżnieniu od wykonywanych później: „dużych”, „pociągowych”).

Śluza komorowa, duża, pociągowa, ceglana (o wymiarach: 203m. x 12,0m), z 1917 r., na stopniu wodnym Rędzin we Wrocławiu Odrzańskiej Drogi Wodnej jest także śluzą z „przestawionymi głowami”, zawierającą „przesuniętą” oś kanału wejściowego w stosunku do kanału wyjściowego.



Oryginalna tablica śluzy komorowej „małej” – wyeksponowana na ścianie „Tawerny Kapitańskiej” w Ścinawie Polskiej nad Odrą. Fot.: Ryszard Majewicz.



Komora śluzy ceglanej. Widok na głowę górną, most nad śluzą i sterownię od dolnej wody (przed modernizacją).



Głowa górna śluzy ceglanej i most nad nią - widziane z komory śluzy (przed modernizacją).

Ryszard Majewicz

Bydgoska barka Ella

Dane techniczne:

Miejsce budowy : Stocznia Sthal Werke Danzing

Rok budowy : 1929

Długość : 57,60 m

Szerokość : 8,22 m

Zanurzenie max : 2,00 m

Nośność : 731 Ton

Załoga 3 osoby : szyper, bosman, marynarz


W momencie swojego powstania była to jedna z największych berek towarowych na Wiśle. Przewoziła towary frachtowe, zawijając głównie do



Fot. 1 Odra rok 1955 jeszcze z numerem Ż-6448

POLSKI REJESTR STATKÓW

Wystaw one przez
POLSKI REJESTR STATKÓW
Bydgoszcz



ZAŚWIADCZENIE ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

barka "2-6004"
STATK

159/Byd/58
NR ZAŚWIADCZENIA

32330
NR REJESTRU

POLSKI REJESTR STATKÓW ZAŚWIADCZA, ŻE W CZASIE PRZEGLĄDU KADŁUBA NA WODZIELANIE
K3 1/8 Byd. 8.58. I URZĄDZEŃ MASZYNOWYCH

STATEK POWYŻEJ ODPOWIADAŁ WYMAGANIOM OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW KLASYFIKACYJNYCH I ZOSTAŁ UZNANY
JAKO BEZPIECZNY DO ŻEGLUGI **na śródlądowych drogach wodnych oraz**
warunkowo przez zalewy i satoki morskie

ORAZ ZDOLNY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW **wszelkich i nieodpornych na**
uszkodzenia przez wodę

NA TEJ PODSTAWIE POLSKI REJESTR STATKÓW WYDAJE NINIEJSZE ZAŚWIADCZENIE ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ Z TERMINEM WAŻNOŚCI DO

18. sierpnia 1959r.

DO NASTĘPNEGO PRZEGLĄDU NALEŻY STATEK PRZEDSTAWIĆ **na wodzie**


WOLNA BURTA

NA ZASADZIE POSTANOWIEN PRZEPISÓW O WYZNACZANIU WOLNEJ BURTY USTALA SIĘ DLA STATEKU NASTĘPUJĄCE LINIE
ŁADUNKOWE, MIERZONE OD LINII POKŁADOWEJ, ENADUJĄCY SIĘ **na górnje krawędzi pokładu**

REZCZENA **200** mm. ZALEWOWA **500** mm

REZOROWA **-** mm. MORSKA **600** mm

BYDGOŚCZ
18.VIII. 1955 R.
Fryka Edmund


BYDGOŚCZ

Fot 2. Świadectwo zdolności żeglugaowej 1958

STATEK " **Ż - 6004** "

RODZAJ I PRZEZNACZENIE **Barka.**

Kraj: **Polska.** Port zakwaterowy: **Bydgoszcz.**

Aspekt: **Bydgoska Żegluga na Wiśle - Bydgoszcz.**

Stocznia i rok budowy: **Pruse - Gdańsk, 1929.**

Typ i numer lokality: **1**

WYMIARY

DŁGOSZĆ POMIAROWA	57,20	WYSOKOŚĆ BERTY	1
DŁGOSZĆ POGRADOWA	8,22	POJEMNOŚĆ WODY	17
WYSOKOŚĆ POGRADOWA	2,21	WAGIŚNIOŚĆ	723 t

URZĄDZENIA SIŁOWNI

SILNIKI GŁÓWNE

LICZBA: **1** RODZAJ: **1**

MOC ŁĄCZNA: **100** WYKONANIE I ROK BUDOWY: **1929**

WYKONANIE I ROK BUDOWY: **1929**

WYKONANIE I ROK BUDOWY: **1929**

KOTŁY PAROWE

LICZBA: **1** RODZAJ: **1**

WYKONANIE I ROK BUDOWY: **1929**

WYKONANIE I ROK BUDOWY: **1929**

WOLNA BURTA

NA ZASADZIE POSTANOWIENIA OCHRONIAJĄCYCH PRZEPISÓW O WYSTRZEŻENIU WÓWNI BURTY, BRATA SIĘ
 TAK NAWIĄZUJĄC NASTĘPUJĄCE LADUNKOWE MIEJSCA OD LINEI POGRADOWEJ ZNACZĄCYCH SIĘ:

na górnej krawędzi mosticy pokładowej.

XXXX złocista	200	WYKONANIE	1929
XXXX złocista	600	WYKONANIE	1929
XXXX złocista	500	WYKONANIE	1929

Fot 3. Świadectwo klasy 1958



Fot 4. Świadectwo klasy 1958

portów położonych nad brzegami Królowej Polskich Rzek. Ostatnim portem z czasów II wojny światowej był Landsberg (Gorzów Wielkopolski). Na mocy dekretu z 7 marca 1945r barka przeszła pod przymusowy zarząd państwowy i pływała po rzece Odrze.

W roku 1955 ELLA wraca na rz.Wisłę i otrzymuje numer Ż-6004. Pod koniec lat 50-tych jej prawowity właściciel, szyper Stanisław Czarnecki osiąga wiek emerytalny, opuszcza swoją barkę i przenosi się do Tczewa.

Dowództwo nad barką ELLA przejmuje bratanek żony Stanisława Czarneckiego, szyper Henryk Burnicki późniejszy kpt. statku pasażerskiego m/s Wodnik który pływał po Wiśle w Toruniu.

Przez ostatnie lata służby do momentu wycofania w 1978r z eksploatacji barką dowodził szyper Jan Pawlak .

W okresie swojej świetności ELLA przewoziła między innymi: cukier, zboże,drewno, sodę na

trasie Bydgoszcz-Gdańsk z wyjściem na Zatokę Gdańską do portu Gdynia. Po odstawieniu w porcie bydgoskim , wszystko wskazywało na to, że



Fot 5. Ella 1964 rok



Fot. 6. Zimowisko Port Żeglugii Bydgoskiej 1978



Fot 7. Barka Ella 2021 rok



Fot 9. Zajęcia na barce 2022



Fot. 8. Prace remontowe 2020

barka Ż-6004 ELLA podzieli los większości barek bez własnego napędu i zostanie zezłomowana. Los uśmiecha się do niej w listopadzie 1979r. Po kilku miesięcznych staraniach i uzyskaniu zgody przez Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu barkę od Żeglugi Bydgoskiej odkupuje Bydgoski Klub Motorowodny MORS. Prace

remontowe i eksploatacyjne czyniące z niej przystań dla łodzi motorowych i hangar kończą się w kwietniu 1980r. W maju 1980r barka ELLA zostaje przeholowana na miejsce swojego postoju na Tor Regatowy w Brdyujściu przy ul. Witebskiej. Obecnie barka ELLA cumuje w Bydgoszczy przy ul. Witebskiej na akwenu toru regatowego niedaleko śluzy Brdyujście.

Obecnie dalej pełni rolę pływającej siedziby Bydgoskiego Klubu Motorowodnego MORS. Od ponad 40 lat jest miejscem spotkań bydgoskich motorowodniaków. Koszty utrzymania i konserwacji barki pochodzą z dobrowolnych darowizn członków klubu i składek klubowych.

Rys historyczny i zdjęcia barki na podstawie zbiorów Franciszka Manikowskiego i materiałów klubu motorowodnego Bydgoskiego Klubu Motorowodnego MORS zebrał Mariusz Gaj.

Górnictwo

III Warsztaty Dziedzictwo i historia górnictwa

Odbyło się trzecie spotkanie naukowców, badaczy, poszukiwaczy, eksploratorów, pasjonatów i przyjaciół historycznego górnictwa oraz wszelkich jego materialnych pozostałości i dziedzictwa kulturowego. Miejscem spotkania był Bukowiec koło historycznego ośrodka górniczego Sudetów, Kowar. Program warsztatów podzielono na teorię i praktykę. Trzy sesje referatowe, HISTORIA GÓRNICTWA I BADANIA TERENOWE, TECHNIKA



Fot. 1. Uczestnicy Warsztatów 8-9.10.2022 w Bukowcu

GÓRNICZA, WYKORZYSTANIE OBIEKTÓW POGÓRNICZYCH I GEOTURYSTYKA, zlokalizowano w zabudowaniach XIX-wiecznego folwarku hrabiostwa von Reden, Ornamental Farm. Sesje terenowe obejmowały zwiedzanie pałacu hr. von Reden w Bukowcu oraz wejścia do okolicznych sztolni, zarówno tych ogólnie dostępnych (z programem rozszerzonym o miejsca nie turystyczne) jak i niedostępnych.



Fot. 2. Sztolnia Główna kopalni Wolność

W terminie 8–9 października 2022 r. swoje referaty wygłosili; Zbigniew PIEPIORA (Śladami kowarskich górników rudy uranowej i ich rodzin), Krzysztof KRZYŻANOWSKI (Sprawozdanie z badań kopalni kobaltu „Hilfe Gottes”/ „Juliane” w Szklarskiej Porębie), Agnieszka GONTASZEWSKA-PIEKARZ (Wutschdorfer Kohlenwerke – zarys historii), Michał STYSZ, Elżbieta SZYCHOWSKA-KRĄPIEC i Paweł ZAGOŹDŻON (Kopalnia Gnade Gottes w Modliszowie – odkrycie i



Fot. 3. Sztolnia Górna kopalni Wolność

inwentaryzacja), Dariusz WÓJCIK (Nowe spojrzenie na początki historii górnictwa w Srebrnej Górze w świetle odkrycia z 2021 roku w



Fot. 4. Kowary – wejście do kopalni fluorytu

kopalni Amalie), Rafał NIEDŹWIEDZKI (Kopalnia Węgla Brunatnego „Matylda” w Nowym Miasteczku), Marek LORENC i Andrzej KONSEK



Fot. 5. Zalane wyrobisko w kopalni Podgórze

(Dawne lampy górnicze), Stefan GIERLOTKA (Dyspozytornie kopalniane jako centrum zarządzania ruchem), Ewa GRZEGORZAK-ŁOPOSZKO (Osiadanie gruntów na terenach górniczych), Łukasz PABICH (Technika górnicza na kopalniach rud żelaza częstochowskiego obszaru rudonośnego w XX wieku), Krzysztof

KOŁODZIEJCZYK (Udostępnienie walorów geoturystycznych przez szlaki piesze po II wojnie światowej w wybranych częściach Sudetów), Aneta MAREK i Dominik SIKORSKI (Potencjał edukacyjny i turystyczny wybranych obiektów pogórnich Sudetów), Michał STYSZ (Nietypowe prace terenowe w badaniach historii dawnego górnictwa Srebrnej Góry), Ewa GRZEGORZAK-ŁOPOSZKO (230 lat kopalni Ignacy w Rybniku – zmiana funkcji), Dominik SIKORSKI i Aneta MAREK (Zagospodarowanie przestrzenne i funkcje wybranych terenów pogórnich Sudetów), Katarzyna ZAGOŹDŹON i Paweł ZAGOŹDŹON (Zróżnicowanie reliktyw eksploatacji granitu w Tokivskiem [Ukraina wschodnia]).

Wszystkie materiały zawierające poszerzone streszczenia referatów lub syntetyczne artykuły, zostały wydrukowane jako numer specjalny czasopisma Hereditas Minariorvm (ISSN 2391-9450) oraz zamieszczone w internecie jako wersja czasopisma online (ISSN 2450-4114). Podczas sesji referatowych Paweł ZAGOŹDŹON, Katarzyna ZAGOŹDŹON, Michał STYSZ, Aneta MAREK i Michał MAĆZKA przedstawili solidnie przygotowane wprowadzenie do sesji terenowych; geologie kowarskich złóż, historie górnictwa w Kowarach oraz postać hr. Friedricha Wilhelma von Reden i jego włości, pałac z folwarkiem w Bukowcu. Wszystkie te informacje również można przeczytać w materiałach warsztatowych czyli vol. VIII (2022) czasopisma Hereditas Minariorvm.

Sesje terenowe jakie odbyli uczestnicy warsztatów, to:

- 1) podziemna trasa turystyczno-edukacyjna „Sztolnie Kowary” – dawna kopalnia fluorytu Rűbezahl / Liczyrzepa
- 2) podziemna trasa turystyczna „Kopalnia Podgórze”, pole kopalni Redens Glűck, dawne wyrobiska odkrywkowe pod Przełęczą Kowarską
- 3) sztolnie nieudostępniane turystycznie, Górna i Główna kopalni Freiheit / Wolność

O ile podziemne trasy turystyczne są dobrze przygotowane do zwiedzania i jedynym utrudnieniem może być panująca w nich niska temperatura, około 8°C, o tyle w sztolniach nieudostępnianych turystycznie na zwiedzanych oprócz niskiej temperatury czekają jeszcze inne atrakcje, ciemność, woda, niskie stropy (czasem nawet zmuszające do czołgania się) czy bytujące tam zwierzęta. Ekstremalna część sesji terenowej była dla chętnych zobaczenia podziemnego świata dwóch sztolni znajdujących się na stokach góry Rudnik, na polu Wolność kopalni Wolność. Podczas zwiedzania tych dwóch sztolni konieczne było posiadanie kasku (organizatorzy Warsztatów zapewnili kaski ochronne), indywidualnego źródła światła i czołwki oraz woderów (sięgających do pasa), w które trzeba było zaopatrzyć się we własnym zakresie. Sztolnia Górna jest obiektem „suchym”, do zwiedzania którego wystarczyły buty tzw. „górskie” i odzież terenowa, chroniąca przed ubrudzeniem się. Natomiast sztolnia Główna jest obiektem „mokrym”, tzn. na dwóch odcinkach stagnuje w nim woda o głębokości do 1 m, dlatego do zwiedzania sztolni konieczne było ubranie woderów.

Organizatorami III Warsztatów Dziedzictwo i historia górnictwa byli:

Stowarzyszenie Naukowo-Edukacyjne TERRA MINERA we współpracy z Katedrą Górnictwa Wydziału Geoinżynierii, Górnictwa i Geologii Politechniki Wrocławskiej, Zakładem Geografii Regionalnej i Turystyki Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego oraz Instytutem Historii Nauki PAN

Ornamental Farm w Bukowcu

III Warsztaty Dziedzictwo i historia górnictwa odbyły się w zabudowaniach XIX-wiecznego folwarku hrabiostwa von Reden w sąsiedztwie pałacu hr. Friedricha Wilhelma von Reden w Bukowcu, który położony jest w szerokiej dolinie pomiędzy dwoma niewysokimi pasmami Wzgórz Karpnickich w południowo-zachodniej części



Fot. 6. Ornamental Farm – dawny budynek Zarządu folwarku

Rudaw Janowickich. Ornamental Farm to XVIII w. gospodarstwo ozdobne gdzie forma ogrodu uatrakcyjniła majątek ziemski. Bukowieckie założenie pałacowo-parkowe znajduje się na szlaku Doliny Pałaców i Ogrodów w gminie Mysłakowice (10 km od Jeleniej Góry) i jest wpisane na listę Pomników Historii Prezydenta RP. Wpis obejmuje; pałac, zabytkowy folwark i ponad 100 ha parku krajobrazowego z wieloma obiektami architektury ogrodowej.



Fot. 7. Ornamental Farm – owczarnia

Pałacem opiekuje się Związek Gmin Karkonoskich a obecny właściciel założenia folwarczno-parkowego, którym jest Fundacja Doliny Pałaców i Ogrodów Kotliny Jeleniogórskiej, sukcesywnie rewitalizuje teren i remontuje budynki nadając im nowe funkcje. Do tej pory część folwarcznych zabudowań została zamieniona w obiekty użyteczne. W stodole urządzono Artystyczną

Stodołę czyli salę koncertową, kawiarnię, Muzeum Tajemniczy Las oraz Muzeum w Dolinie Pałaców i Ogrodów. W budynku zarządu gospodarstwa ziemskiego mieszczą się dziś apartamenty a w dawnej owczarni Centrum Kulturalno-Edukacyjne im. Piotra Napierały z salami warsztatowymi i zapleczem noclegowym. Natomiast na



Fot. 8. Ornamental Farm – obora czeka na sponsora

rewitalizację czeka mocno zniszczony ale o dużych walorach estetycznych budynek obory. Więcej szczegółów można przeczytać na stronie ornamentalfarm.pl oraz na profilu społecznościowym <https://www.facebook.com/>



Fot. 9. Ornamental Farm – pałac hr. von Redena

ornamentalfarmbukowiec/

III Warsztaty Dziedzictwo i historia górnictwa skorzystały z owczarni zarówno jako bazy noclegowej dla uczestników dwudniowego spotkania jak i pomieszczeń na sesje referatowe i spożywanie posiłków. Jako uczestnik Warsztatów

polecam noclegi w bukowieckim folwarku i odpoczynek na łonie natury w założeniu pałacowo-parkowym hrabiostwa von Reden. Ornamental Farm zapewnia bardzo wygodne pokoje z wygodami oraz pyszne jedzenie a pozytywnego wrażenia dopełnia bardzo miła i pomocna we wszystkich kwestiach obsługa. Bukowiec

ul. Robotnicza 9, 58-533 Mysłakowica, biuro@ornamentalfarm.pl a w sprawie noclegów tel. 669-341-911 lub <https://www.booking.com/hotel/pl/apartamenty-bukowiec.pl.html>

*Ewa Grzegorzak-Łoposzko
Komisja Historii SITPH*

Akademia Archeologii Przemysłowej

Grudniowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej

W sobotę 3-go grudnia 2022 roku na Uniwersytecie Przyrodniczym we Wrocławiu odbyła się grudniowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej, sponsorowanej dotacją MKIDN przez Narodowy Instytut Dziedzictwa. Uczestnicy w liczbie 20 osób, przybyli nie tylko z Wrocławia, ale i z Legnicy, Świdnicy, Trzebnicy i Długołęki. Kilkoro to absolwenci tej uczelni. Spotkaliśmy się o godzinie dziesiątej w holu gmachu głównego Uniwersytetu Przyrodniczego (d. Akademii Rolniczej we Wrocławiu) przy ul. C.K. Norwida. Powitała nas bardzo serdecznie pani Maria Krupska, która z wielkim zaangażowaniem oprowadziła nas po powstałym w 2017 roku muzeum. Muzeum zajmuje obecnie pomieszczenie po dawnym bufecie/stołówce, ale ma być powiększane, gdyż nie ma miejsca na wszystkie posiadane eksponaty. Dzisiejsza uczelnia „przyznaje się” do korzeni zarówno z Wyższej Szkoły Rolniczej w Dublinach, Akademii Medycyny Weterynaryjnej ze Lwowa jak i z Instytutu Rolniczego Uniwersytetu w Breslau. W dalszym ciągu Muzeum poszukuje pamiątek i eksponatów.

Następnie przeszliśmy na drugą stronę placu Grunwaldzkiego do budynków Wydziału Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji, gdzie przyjął nas profesor Marian Mokwa – promotor pracy dyplomowej naszego kolegi Ryszarda Majewicza i jeden z założycieli naszej Fundacji, przez wiele lat także członek Zarządu Fundacji. Pan Profesor

pokazał nam model centrum Wrocławskiego Węzła Wodnego w skali 1:200, znajdujący się w Laboratorium wodnym Instytutu Inżynierii Środowiska, Wydziału Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji. Model rzeki, jej kanałów i budowli hydrotechnicznych, a także makiet kilku charakterystycznych budynków Wrocławia, obserwuje się z galerii. Po uruchomieniu pomp (przez Michała Tymcio - Technika Laboratorium) koryto Odry napełnia się wodą i widać jak woda płynie przez Śródmiejski Węzeł Wodny Wrocławia, a po przekroczeniu stanów rozlewa się na centrum miasta. Obserwacje były o tyle cenne, że niebawem makietę wraz z urządzeniami ma zostać rozebrana. Wielka szkoda, że makietę ta nie jest ogólnie dostępna i wiedzę o jej istnieniu posiadają tylko nieliczni. Sądzimy, że zasługuje na szersze udostępnianie. Profesor Marian Mokwa opowiedział o modelu odpowiadając na bardzo liczne pytania, związane zarówno z makietą jak i Wrocławskim Węzłem Wodnym. Pokazał nam również inne znajdujące się w laboratorium makietę, gdzie po uruchomieniu pomp można obserwować i badać przepływ wody przez różne obiekty hydrotechniczne.

Po zwiedzeniu laboratorium udaliśmy się do sali wykładowej, gdzie obejrzelśmy dwudziestominutowy film pt. „Kalejdoskop powodzi 1997” o powodzi z lipca 1997 roku nakręcony „na gorąco” przez Profesora w

ówczesnym Instytucie, Wydziału Inżynierii Środowiska. Sprowokował on wspomnienia i dyskusję na tematy powodziowe i obecnego zabezpieczenia Miasta przed powodzią.

Pokrzepieni w doskonałym miejscowym kancynie/ barze obiadowo-kawowo, zostaliśmy poprowadzeni przez Ryszarda Majewicza pod most Szczytnicki, gdzie opowiedział nam o jego historii i pokazał widoczne doskonale z dołu trzy (!) mosty. Dowiedzieliśmy się, że most stoi dokładnie w miejscu dawnego węzła wodnego Odry, gdy płynęła głównie jej północnym ramieniem – między innymi - przez obecny Park Szczytnicki – a dalej wzdłuż obecnej ulicy Grunwaldzkiej (po jej pół stronie) i Starą Odrą, ale w przeciwną stronę niż obecnie. Obejrzenie z

Dziennik Pokładowy 2022

W roku 2022, czerpiąc z dotacji MKIDN/ Narodowego Instytutu Dziedzictwa w ramach programu Wspólnie dla dziedzictwa, prowadziliśmy kolejną edycję Akademii Archeologii Przemysłowej. Prowadziliśmy jej Słuchaczy do dzieł kultury technicznej zwłaszcza. Edycję AAP 2022 rozpoczęliśmy w styczniu, od sesji w Legnicy, inaugurowanej też wykładem prof. Stanisława Januszewskiego. Te wykłady towarzyszyły wszystkim sesjom, czasami prowadzili je także Waław Hepner, Ryszard Majewicz i Mariusz Gaj.

W sesji legnickiej uczestniczyły 22 osoby, z Wrocławia, ale również z Opola, Świdnicy i Legnicy. Jacek Król prowadził jw. Do Akademii Rycerskiej, do

Przygodę z Legnicą rozpoczęliśmy w Akademii Rycerskiej, od sanktuarium św. Jacka Odrowąza i neogotyckiej świątyni na „Zakaczawiu”. Udaliśmy się następnie do Muzeum Miedzi, ruszając z kolei w wędrówkę po mieście „śladami armii radzieckiej”. Trasa dalszej wędrówki prowadziła do Legnickiego Pola, do przepięknej, barokowej Bazyliki Mniejszej i muzeum znajdującego się w

zewnątrz zamkniętej z powodu remontu, przepompowni ścieków (z 1900 r.) pod Starą Odrą zakończyło grudniową sesję.

Niniejszym – organizatorzy składają podziękowania Przyjaciołom z Uniwersytetu Przyrodniczego, bez woli których grudniowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej nie byłaby możliwa. Są to: prof. Jarosław Bosy Rektor, Anna Kutnik Dyrektor Centrum Zarządzania Budynkami, prof. Krzysztof Lejcuś Dyrektor Instytutu Inżynierii Środowiska, dr Maciej Gruszczyński Kierownik Laboratorium Wodnego Uczelni, oraz sam prof. Marian Mokwa.

*Jacek Król
Ryszard Majewicz*

dawnym kościółku, postawionym według tradycji w miejscu odnalezienia ciała księcia Henryka Pobożnego. W drodze powrotnej, zatrzymaliśmy się na chwilę na stacji paliw przy A4 przy węźle Kąty Wrocławskie, aby zobaczyć „pomnik dużego fiata” postawiony w 2013 roku z inicjatywy Fundacji w 40 rocznicę bicia rekordu jazdy non stop na dystansie 25 tys. km. Ponieważ zbliża się (w przyszłym 2023 roku) 50 rocznica bicia rekordu Fiata, zastanawialiśmy się nad możliwymi działaniami związanymi z przypomnieniem tego wydarzenia.

W sobotę 19-go lutego 2022 prowadziliśmy sesję we Wrocławiu. Niestety nie dotarli tym razem uczestnicy spoza Wrocławia. W dwunastoosobowej grupie ruszyliśmy odkrywać nasze miasto z innej, słabo znanej strony. Pod kierunkiem Joanny Szczepańskiej rozpoczęliśmy od poznawania najstarszego Wrocławia, czyli reliktyw zamku piastowskiego na Ostrowie Tumskim.

Następnie przemieściliśmy się na ulicę Polanowicką, przeskakując jednocześnie kilkaset lat historii Wrocławia, do Fortu Piechoty nr 6,

którym opiekuje się Wrocławskie Stowarzyszenie Fortyfikacyjne. Fort ten to jeden z elementów Twierdzy Wrocław powstającej od lat 90-tych XIX wieku, aż po Pierwszą Wojnę Światową. Zobaczyliśmy odtwarzane wyposażenia pomieszczeń: podwieszane prycze, „kozę” do ogrzewania, latryny, system wentylacji i łączności akustycznej podobny do tego, który znamy ze statków. Na zewnątrz niesamowite wrażenie zrobiły betonowe okopy – jeszcze w całkiem niezłym stanie – odgruzowane przez Stowarzyszenie z wieloletnich śmieci, wraz z punktem obserwacyjnym zbudowanym na planie muszli ślimaka, połączonym „telegrafem akustycznym” z bunkrem dowodzenia.

Po powrocie do centrum oddaliśmy się „w ręce” Andrzeja Wilka, który po drodze z parkingu przy moście Sikorskiego opowiadał nam o dawnym Wrocławiu. Zajrzeliśmy na chwilę na dziedziniec Miejskiego Arsenалу, a potem przez ulicę Ruską pod Kościół Garnizonowy. Weszliśmy do Domku Miedziorytnika – na co dzień nieudostępnianego. Kamieniczki Jaś i Małgosia (ochrzczone tak po 1945 roku przez nowych mieszkańców Wrocławia), to zachowane resztki średniowiecznej zabudowy otaczającej kościół św. Elżbiety, zajmowane w średniowieczu przez altarystów, nazywanych również ołtarznikami czyli duchownych dbających o kościelne ołtarze, których w tym reprezentacyjnym kościele było bardzo dużo. Po Bazylice św. Elżbiety oprowadził nas Kolega Andrzej Wilk opowiadając niezwykle ciekawie o jej roli, historii i poszczególnych elementach, okraszając opowieść ciekawostkami i anegdotami.

Marcowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej odbyła się w sobotę 19-go marca. Spotkaliśmy się rano w Henrykowie przed wejściem do klasztoru. Dopisała i pogoda i uczestnicy. Stawiło się 20 dorosłych i 7 dzieci. Oprócz Wrocławian przybyli słuchacze z Cieszyna, Górnego Śląska, Dzierżoniowa, Legnicy, Bierutowa oraz goście z Ukrainy. Oprócz zwiedzenia

ogólnodostępnych pomieszczeń z tajnymi przejściami, na strychu mieliśmy okazję zobaczenia dźwigu deptakowego i poznania ogromu prac zabezpieczających dach klasztoru. Obiad (kateringowy) spożyliśmy w refektarzu. Nie było by to możliwe bez zgody Dyrektora szkoły - ks. Krzysztofa Deji za wstawiennictwem ks. Łukasza z Wyższego Seminarium Duchownego we Wrocławiu. Za co dziękujemy. Liczymy, że następnym razem obejrzymy także podziemia klasztoru.

W Ziębicach – zwiedziliśmy ciekawe Muzeum Sprzętu Gospodarstwa Domowego, które jest godne polecenia nie tylko gospodyniom domowym.

Udaliśmy się też do Rezerwatu przyrody „Muszkowicki Las Bukowy” (utworzonego w 1966 r.). Zobaczyliśmy – kwitnienie wiosennych roślin: przebiśniegów i śnieżyc a następnie grobowców megalitycznych sprzed 4,5 tys. lat.

Kwietniowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej odbyła się w sobotę 23-go kwietnia w Wałbrzychu. Spotkaliśmy się w Muzeum Muzeum Górnictwa i Sportów Motorowych przy ul. Ayrtona Senny w Wałbrzychu. Przywitał nas jego właściciel i twórca Jerzy Mazur przedsiębiorca i kierowca rajdowy, który na terenie nieczynnego szybu kopalnianego „Teresa” oprócz muzeum, prowadzi salon i autoryzowany serwis samochodowy Nissana.

Następnie odwiedziliśmy innego wałbrzyskiego pasjonata Zbigniewa Józwiakowskiego, emerytowanego górnika, który w piwnicy prywatnego domu prowadzi własne muzeum górnictwa. Udało mu się zgromadzić wielkie bogactwo artefaktów związanych z górnictwem: narzędzia, lampy, aparaty, urządzenia, stroje, a także minerały i skamieliny oraz imponującą kolekcję kufla z "karczm piwnych".

Ponieważ w obu miejscach z powodu spotkania fantastycznych ludzi przekroczyliśmy znacznie założone ramy czasowe, to po spóźnionym

obiedzie zdążyliśmy jeszcze jedynie podjechać pod Mauzoleum ofiar I wojny światowej znajdującym się na jednym ze wzgórz w zasadzie w centrum Wałbrzycha., a powstałym pod koniec lat 30-tych XX wieku.

4-go czerwca spotkaliśmy się w Muzeum Wsi Opolskiej w Bierkowicach. Sesję prowadził Wacław Hepner, który oprowadził nas po skansenie. Następnie popędziliśmy na Politechnikę Opolską do Muzeum Lamp Rentgenowskich powstałego na bazie prywatnej kolekcji pracownika Politechniki Opolskiej dr inż. Grzegorza Jezierskiego, gdzie przyjął nas niezwykle gościnnie i uraczył świetnym oprowadzaniem Tomasz Ciecierski – pracownik działu promocji. Bez Jego fachowego komentarza zwiedzanie tej imponującej kolekcji eksponatów związanych z promieniowaniem rentgenowskim było by trudne i nudne. Następnym punktem było Wzgórze Uniwersyteckie w Opolu a w końcu Góra św. Anny, która zaskoczyła nas bogactwem atrakcji. Zaczęliśmy od zwiedzenia geoparku zajmującego teren dawnych kamieniołomów na obszarze stożka wulkanicznego powstałego 27 mln lat temu. Następnie odwiedziliśmy powstałe w 2020 roku prywatne Muzeum Krzyża Świętego - podobno pierwsze na świecie. Sesję zakończyliśmy w Amfiteatrze w powstałym w dawnym kamieniołomie w latach 30-tych XX w., na pięćdziesiąt tysięcy osób.

24 czerwca 2022 roku 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. Osiakowskich, gdzie dołączył do grupy okazjonalnie współpracujący z Fundacją Kolega, który zgodnie z zasadą "cudze chwalicie -swego nie znacie" jako kaliszczanin 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.

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. Do Płocka dotarliśmy wieczorem i poszliśmy na molo spacerowe zbudowane równoległe do prawego brzegu Wisły. Liczy niemal 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, W Bazylice Katedralnej naszą uwagę zwróciła kopia z 1982 roku, romańskich, zrobionych 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 księżąt mazowieckich.

Następnie pojechaliśmy do Redecza Krukowego do zaprzyjaźnionego od lat z Fundacją Janusza Borkowskiego, prowadząc tam Muzeum Techniki 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 muzeów wzięliśmy również udział w corocznej "Biesiadzie dla Przyjaciół", podczas której Stanisław Januszewski i Jacek Król, jako przedstawiciele Fundacji, 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 nieznan, a imponujący obiekt został wybudowany w latach 1911-1914 w stylu neogotyckim i stanowi całość z klasztorem, budynkami administracyjnymi i gospodarczymi oraz ogrodem i parkiem. Następnie podeszliśmy pod postawiony 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 oddziały Muzeum Mazowieckiego: Muzeum Secesji oraz Muzeum Art deco. Oddział art deco to jedyna i największa w Polsce ekspozycja stała poświęcona sztuce tego okresu. Muzeum utworzone w 2021 roku w wyremontowanej 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.

22 sierpnia, w poniedziałkowe popołudnie pod Pałacem Mielżyńskich w Pawłowicach koło Leszna. Powitali nas Dyrektor Zakładu Doświadczalnego Pawłowice dr inż Marian Kamyczek oraz wieloletni kierownik Michał Kamiński. Zostaliśmy oprowadzeni po pawłowickim pałacu i uraczeni przez Dyrektora doskonałą gawędą zarówno o historii tego miejsca jak i okolic. Pałac z zewnątrz robi wrażenie, ale zachowane wewnątrz są unikatowe i zrobiły na nas wrażenie ogromne, a szczególnie znajdujące się w doskonałym stanie olbrzymie oryginalne żyrandole. Następnie spotkaliśmy się w Gostyniu, w Auto Muzeum Macieja Pedy. Obejrzelśmy ciekawą kolekcję, której ozdobą jest Bugatti 35 i Komissbrot Hanomag z wiklinową, odbudowaną karoserią. Rodzina Pedów zgromadziła również kolekcję silników lotniczych i części rozbitych samolotów, a także

Kolejnego dnia wyruszyliśmy z dworca PKP w Lesznie do Wolsztyna. Miał być skład ciągnięty

przez lokomotywę parową, lecz niestety podstawiono szynobus – lokomotywa miała jakiś ponadplanowy przegląd. Na miejscu po Parowozowni oprowadził nas osobiście Naczelnik placówki, będącej obecnie instytucją kultury województwa wielkopolskiego. Jest to ostatnia parowozownia na świecie, która obsługuje planowe przewozy pasażerskie lokomotywami parowymi.

Kolejnym punktem na naszym szlaku było, mało niestety znane, a będące od 2009 r. Pomnikiem Historii, Opactwo Benedyktynów w Lubiniu.

Ostatnim punktem tej sesji była wizyta w gospodarstwie rolnym w Dalabuszkach, gdzie jego właściciel Bartosz Banaś – konstruktor i majsterkowicz - zaprezentował nam zabawowy pojazd zrobiony z dwóch przednich połówek WV golfów, posiadający dwa silniki, dwie kierownice, obie osie skrętne i pedały obsługiwane przez każdego z pasażerów, co wymaga współpracy i koordynacji ruchów wszystkich jadących.

Na kolejną sesję wyjechaliśmy w piątek 26 sierpnia z Wrocławia. Udaliśmy się do pierwszego z zaplanowanych miejsc – firmy TRAKOR w Sońnicowicach. Cekał tam już na nas, dołączający do wyjazdu kolega Piotr z Cieszyna wraz z Zygmuntem Łabaj - właścicielem kolekcji kilkunastu ciągniczków rolniczych różnych marek: Deutz, Eihler, Guldner, Hanomag, Holder, Krammer, Lanz, MAN czy Porsche.

Już przed 18-tą byliśmy w Muninie, u kowala Wiktora Sołtysa. W planie był jeszcze czynny młyn wodny w Niedźwiedziu, ale potężne „korki” na autostradzie A4 nie pozwoliły nam na ten przystanek – do Niedźwiedzia wybierzemy się następnym razem. Kowal i grawer w jednym - Wiktor Sołtys przyjął nas w swojej niewielkiej kuźni, gdzie dołączył do nas również dr Jacek Hołub - zaprzyjaźniony z Fundacją pracownik Państwowej Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej w Jarosławiu. Kowal Wiktor Sołtys barwnie i z pasją opowiedział o kuźni, narzędziach,

kowalstwie, zwyczajach, technologii obróbki żelaza, pracy w kuźni, historii kowalstwa i swojej osobistej przygodzie z kowalstwem.

Rano, zajechaliśmy do Muzeum Silników Stacjonarnych i Techniki Rolniczej w Konieczkowej, gdzie przywitał nas urzędujący od świtu Grzegorz Smela – kolejny spotkany na naszym szlaku „pozytywnie zakręcony” człowiek. Oprowadził naszą grupę, powiększoną o uczestników, którzy dołączyli na miejscu, opowiadając o Muzeum, zbiorach, ludziach. Atrakcją szczególną jest uruchamianie silników, aby zobaczyć (i posłuchać) jak taki silnik pracuje i mieliśmy zaszczyt w tym uczestniczyć.

Następnym odwiedzionym miejscem było nowopowstałe, bo w 2020 roku, Muzeum Samochodów Zabytkowych w Jasienicy Rosielnej. Powitał nas, opowiedział o muzeum i kilkunastu wybranych, z kilkudziesięciu zgromadzonych, samochodach jego twórca Andrzej Bieńczak. Celem placówki jest popularyzacja wiedzy z zakresu motoryzacji i promocja Fundacji Pomocy Dzieciom.

Punktem kolejnym był Krzyż III-go Tysiąclecia, wystawiony własnym sumptem przez księdza Wojciecha Styczyńskiego. Znajdujący się na jednej z górki pod Robczycami, wysoki na 47 metrów krzyż jest chyba najwyższym w Polsce i jednym z najwyższych na świecie, a z pewnością jedynym, który jest również punktem widokowym, na który wjeżdża się windą.

Jadąc w kierunku Szczucina zahaczyliśmy jeszcze o Park Historyczny w Bliźnie, który powstał w 2011 roku na terenie autentycznej lokalizacji niemieckiego poligonu broni rakietowej. Zajechaliśmy też pod średniowieczny zamek typu wieżowego w Rzemieniu – odrestaurowany, ale stanowiący własność prywatną i niedostępny oraz również ślicznie odrestaurowany i również znajdujący się w rękach prywatnych renesansowy zamek - rezydencję magnacką w Przecławiu, który można zwiedzać lecz tylko w dni powszednie i do

15.00

W niedzielny poranek, przed umówioną wizytą w Muzeum Drogownictwa w Szczucinie, podjechaliśmy nad Wisłę zobaczyć rzadko spotykany obiekt – wieżę wodowskazową, z pięknym widokiem na rzekę. W Muzeum Drogownictwa przywitali nas bardzo serdecznie Marceli Bochenek – pomysłodawca i twórca Muzeum wraz z córką Katarzyną – obecną szefową placówki. Zostaliśmy przez panią Kasię wraz z Ojcem oprowadzeni po unikatowej ekspozycji zewnętrznej prezentującej historyczny rozwój nawierzchni drogowych wraz z ekspozycją maszyn i urządzeń służących do ich budowy oraz wewnątrz budynku, gdzie zgromadzono mnóstwo nieocenionej wartości eksponatów związanych z drogownictwem. Bogactwo i różnorodność eksponatów, uzupełniona przez gawędy ich dotyczące, a snute przez rodzinę pasjonatów powodują, że ciężko to wszystko w kilka godzin ogarnąć.

Wracając do Wrocławia zawadziliśmy jeszcze o słynące w świecie z malowanych domów Zalipie – oglądając krótko „wyczyny” ludowych artystek zdobiących swoje zagrody oraz muzeum Dwór w Dołędze – oddział Muzeum Okręgowego w Tarnowie – będący doskonałym przykładem patriotyzmu polskiego ziemiaństwa od czasów zaborów, poprzez powstania, rozkwit nauki i kultury małopolskiej, obie wojny światowe, aż do czasów powojennych.

Ulewny deszcz nie pozwolił nam na zrealizowanie planowanego, wieczornego zwiedzania Chaty Kocjana, konstruktora szybowców i wywiadowcę zdobywającego informacje o broni V.

17 września Ryszard Majewicz zaprosił nas do Międzygórza. Spotkaliśmy się pod Domem „Nad Wodospadem” Potoku Wilczki. Pierwotnie to tu pobierano opłaty przed wejściem do wodospadu i to tu mieściła się pierwsza gospoda w Międzygórzu. Tu także były: stacja benzynowa, garaż i przystanek omnibusu pocztowego.

Po historycznym kurorcie oprowadzała nas pani Dorota Kędzia – rodowita Międzygórzanka, Miłośniczka Miejsca, Przewodnik Sudecki i Terenowy po Dolnym Śląsku.

Mijając nieczynną Restaurację „Złoty Róg” w Międzygórzu ustaliliśmy pierwotną lokalizację koła wodnego: na potoku Bogoryja dopływie Wilczki, w półn-wsch. części budynku. Zwiedziliśmy też modrzewiowy Dwór Marianny Orańskiej wybudowany w 1858r. (znany później jako: „Dworek Myśliwski Księżnej (i Królowny) Marianny Orańskiej w Międzygórzu”, „Letnia posiadłość księcia Albrechta”, a po II wojnie światowej w zarządzie PZPR, jako: DW „Leśnik”, „Leśniczówka” a obecnie OW „Sabat”).

Drugim był Dom Wypoczynkowy „Gigant”. Założony i wybudowany (1882 r.) przez doktora dr. Rudolfa Jaenisch z Jawora (który współpracował z dr Alfredem Sokołowskim (1849-1924) przy zakładaniu stacji klimatycznej w Sokołowsku). Doceniając walory Międzygórza postanowił założyć tu konkurencyjny ośrodek leczenia chorób płuc. W okresie międzywojennym w sanatorium znajdował się jeden z trzech najbardziej nowoczesnych aparatów rentgenowskich. Dopóki znajdowało się w nim sanatorium, był to największy drewniany budynek sanatoryjny w Polsce i jeden z największych w Europie. Podziwialiśmy zabytkowe wnętrza z zachowanymi oryginalnymi i czynnymi: umywalkami w pokojach, siecią centralnego ogrzewania, kuchnią węglową do przygotowywania posiłków, (nieczynną) windą osobową. W osobnym budynku (który obecnie znajduje się w rękach prywatnych) produkowano całorocznie lód, który rozwożono do okolicznych kurortów w zamian za mineralne wody lecznicze i borowiny (których brak w Międzygórzu).

Następnie zwiedziliśmy oba kościoły Międzygórza: drewniany na kamiennym fundamencie (1742 r.) z lapidarium i kamienny (1911 r.).

Przechodząc z centrum przez Rezerwat

„Wodospadu Wilczki” obejrzelśmy z góry i z dołu słynny wodospad schodząc po kamiennych schodach na dno wąwozu doliny Wilczki. Wąwozem, przechodząc przez potok w bród - dotarliśmy do zapory od przeciwnej strony niż większość turystów. Wysoka na blisko 30 i długa na 108 metrów zaporą wodną w Międzygórzu (1906-1908 r.), to efekt programu ochrony przeciwpowodziowej opracowanego po ówczesnych powodziach. Szczególnie tej z 1903 r., która zniszczyła gospodarstwa Wilkanowa wraz ze starym młynem poniżej Międzygórza.

Przez kładkę wybudowaną na koronie zapory wróciliśmy do Domu „Nad Wodospadem” gdzie w restauracji zjedliśmy zasłużony, późny obiad.

15 października prowadziliśmy sesję w Witoszowie Dolnym, Wałbrzychu, Bystrzycy Górnej, i Walimiu. Uczestniczyło w niej 15 osób. Rozpoczęliśmy od Muzeum Broni i Militariów w Witoszowie Dolnym stworzonym przez Stanisława Gabryśia, wizjonera i pasjonata militariów. Muzeum współpracując z Ministerstwem Obrony Narodowej udostępnia ogromną kolekcję ponad 2000 eksponatów, niejednokrotnie unikatowych. Znajdujemy wśród nich m.in. czołg T-72, samoloty MIG-21, SU-22, polską Iskłę, działo samobieżne „Goździk”, bogatą kolekcję broni strzeleckiej, krótkiej i długiej, broni automatycznej i przeciwpancernej, kilkanaście transporterów, lekkich i opancerzonych, ponad 20 armat, a także stacje radiolokacyjne, wyrzutnie, samochody, motocykle wojskowe. Znajdujemy tu także broń białą, odznaczenia i order, mundury i niemałą kolekcję modeli różnych maszyn bojowych, wśród nich modele samolotów wykonanych przez pracujących w naszej Fundacji Jakuba i Marcina Marszałkiewiczów.

Wejście do Muzeum Porcelany w Wałbrzychu przy ul. 1 Maja 9 mieliśmy zarezerwowane na godzinę 12.00 i przybyliśmy punktualnie. Do grupy dołączyli jeszcze Joanna i Ryszard Majewiczowie oraz Jakub i Marcin Marszałkiewicz. Wyposażeni w słuchawki z audioprzewodnikiem, ruszyliśmy a

na zwiedzanie, niby z grupą, a jednak indywidualnie. Rozwiązanie to ma pewne zalety, ale utrudnia wymianę myśli i poglądów podczas zwiedzania. Dobry „ludzki” przewodnik jest chyba niezastąpiony. Audioprzewodnik wspomina o przebiegu procesu produkcji porcelany, niestety technologia nie jest w żaden sposób zobrazowana. Muzeum prezentuje bogatą kolekcję ślicznych wyrobów porcelanowych z wytwórni zarówno wałbrzyskich, jak i śląskich oraz europejskich..

W Bystrzycy Grn. poprowadziliśmy jej uczestników do sztolni kopalni „Marie – Agnes”, trójpoziomowej kopalni srebra, powstałej w połowie XVII stulecia i czynnej, co prawda z przerwami, do początków XX stulecia. Urobek transportowano do odległego o kilka kilometrów gwarectwa, przy którym prowadzono jego wstępne wzbogacanie, po czym kęsy rudy transportowano do Saksonii gdzie go dalej wzbogacano. Była to jedna z ponad 120 kopalń rud srebra funkcjonujących w Górach Sowich.

W Walimiu odwiedziliśmy z kolei najstarszą ze znanych nam kopalń, pochodzącą z XIV stulecia.

Tzw. „Silberloch” udostępnialiśmy przez kilka lat z początkiem III tysiąclecia, licząc, że zainteresuje się tym zabytkiem miejscowa społeczność i władze Gminy. Spotkało nas niepowodzenie. Udostępniając tę sztolnię opracowaliśmy w Walimiu ewidencję zabytków budownictwa przemysłowego. Służy nam po dziś dzień gdy prowadzimy grupy zainteresowane dziedzictwem przemysłowych w Góry Sowie.

W Walimiu prowadziliśmy wolontariuszy Fundacji ku ruinom fabryki włókienniczej, jednej z najstarszych na Dolnym Śląsku, do końca XX stulecia słynącej Inianymi wyrobami. Jej relikty prowadzą nie tylko ku tradycji przemysłu włókienniczego Dolnego Śląska ale i ku czasowi dezindustrializacji, który obfitował niestety w akty barbarzyństwa, którego ofiarą stawały się również dzieła kultury technicznej. Dokumentem tego czasu fabryka walimska pozostaje.

Szersze sprawozdania z sesji AAP prowadzonych w 2022 r. patrz, numery tegoroczne, od nr 2.

Jacek król

Stanisław Januszewski

Astronautyka

„Wprowadzenie do astronautyki. Inżynierski punkt widzenia”

Piotra Strzelczyka

Fachowa polska literatura dotycząca techniki kosmicznej jest dość nieliczna. Książek o takiej tematyce nie ukazało się u nas zbyt wiele. Trochę ukazało się w w epoce PRL. Dziś skupię się na jednej z nielicznych współczesnych polskich książek, które w naukowy sposób poruszają te zagadnienia.

Książka Piotra Strzelczyka „Wprowadzenie do astronautyki. Inżynierski punkt widzenia” ukazała się nakładem wydawnictwa Politechniki Rzeszowskiej w 2020 r. Jest to obecnie jedyny aktualny polskojęzyczny podręcznik, z którego możemy nauczyć się naukowo-inżynierskich

podstaw mechaniki lotu kosmicznego.

Jego autor Piotr Strzelczyk jest doświadczonym inżynierem i naukowcem ze stażem pracy w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) oraz na uczelniach z Politechniką Rzeszowską na czele. Odbýwał także staże na uczelniach zachodnich (w tym w USA) oraz wschodnich (Moskwa). Należy do kilku stowarzyszeń zajmujących się badaniem kosmosu i techniki raketowej. Jego światopogląd jest, więc bardzo szeroki. Lotnictwo i kosmonautyka to jego pasja co widać wyraźnie w książce.



Piotr Maria STRZELCZYK urodził się 21 listopada 1967 r. w Jaśle. Jest absolwentem IV LO im. Mikołaja Kopernika w Rzeszowie. W latach 1986-1991 pracował w WSK „PZL-Mielec”, realizując tzw. studia przemienne. W 1992 roku ukończył studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Rzeszowskiej, kierunek mechanika, specjalność lotnictwo, budowa płatowców. W latach 1992-1997 pracował jako asystent w Zakładzie Samolotów, a w latach 1997-1998 w Zakładzie Mechaniki Płynów i Aerodynamiki, Wydziału Budowy Maszyn i Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej.

W 1997 roku obronił pracę doktorską na Wydziale Inżynierii mechanicznej i Robotyki Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie. W latach 1998-2009 pracował jako adiunkt w ZMPiA WBMiL PRz. W 1998 roku odbył trzymiesięczny staż w Institute of Theoretical and Applied Physics, w Iowa State University. Habilitację uzyskał w 2009 roku na Wydziale Budowy Maszyn i Lotnictwa. Od 2009 roku jest profesorem uczelnianym Politechniki Rzeszowskiej.

W latach 2011-2012 był profesorem uczelnianym w Państwowej Wyższej Szkole Wschodnioeuropejskiej w Przemyślu. W latach 2012-2016 pełnił funkcję kierownika Katedry Termodynamiki i Mechaniki Płynów WBMiL PRz. Od 2017 roku jest zatrudniony na stanowisku profesora uczelnianego w Katedrze Mechaniki Płynów i Aerodynamiki WBMiL PRz. W latach 2015-2020 był członkiem Senatu Politechniki Rzeszowskiej. Jest autorem i współautorem kilkudziesięciu prac naukowych, autorem trzech publikacji książkowych i współautorem jednej.

Promotor czterech prac doktorskich i recenzent pięciu prac realizowanych w Politechnice Rzeszowskiej, Politechnice Łódzkiej i Akademii Górniczo-Hutniczej. Promotor 25 prac inżynierskich i magisterskich.

Był autorem projektu tunelu aerodynamicznego do badania modelowego śmigieł i turbin wiatrowych, sfinansowanego z Fundacji Nauki Polskiej, i projektu wstępnego tunelu dla WAT. Autor zrealizowanych projektów śmigieł do samolotów bezpilotowych i motoszybowców.

Zakres zainteresowań naukowych

aerodynamika doświadczalna, aerodynamika śmigieł i turbin wiatrowych, technika raketowa, tunele aerodynamiczne, aerodynamika samolotów, niekonwencjonalne zagadnienia mechaniki płynów, takie jak: strugi syntetyczne (ZNMf) i przepływy elektrohydrodynamiczne (EHD), aerodynamika dużych prędkości.

Doświadczenie międzynarodowe

1998 r. – staż w Institute of Theoretical and Applied Physics, Iowa State University, Ames, IA USA; wykłady w ramach programu Socrates-Erasmus: 2001 KHBO Brugge-Oostende (ob. VIVES University), 2004 NTUA Ateny, 2004 MAI Moskwa, 2019 Universidade da Beira Interior Covilhã.

Członek

Polskiego Towarzystwa Rakietowego, Polskiego Towarzystwa Miłośników Astronomii, Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, Stowarzyszenia Astronomia Nova.

Przewodzi zajęcia z: mechaniki płynów, aerodynamiki, napędu śmigłowego, turbin wodnych i wiatrowych.
Zainteresowania: lotnictwo i kosmonautyka, astronomia, kolarstwo, narciarstwo biegowe, tai-chi.

ISBN 978-83-7934-

Piotr STRZELCZYK
WPROWADZENIE DO ASTRONAUTYKI
INŻYNIERSKI PUNKT WIDZENIA



Piotr STRZELCZYK
WPROWADZENIE
DO
ASTRONAUTYKI
INŻYNIERSKI PUNKT WIDZENIA

Jedną z głównych zalet tej publikacji jest zastosowanie fachowej polskiej terminologii z zakresu techniki kosmicznej, co może być przydatne przy pisaniu opracowań na ten temat w przyszłości, także przez innych autorów.

Początek książki stanowi wstęp historyczny z opisem badań nad techniką raketową od średniowiecza po czasy najnowsze. Zawarto tam wiele mało znanych ciekawostek, jak choćby informację o historii polskiej techniki raketowej od pierwszych prac Kazimierza Siemienowicza z XVII w. oraz polskie próby z lekkimi raketami wojskowymi prowadzone pod koniec lat 30. (s. 70). Nie zdążono ich jednak zakończyć i w rezultacie we wrześniu 1939 r. Wojsko Polskie nie dysponowało bronią raketową. Podano tam także informację, że w 1813 r. brytyjska Royal Navy ostrzelała raketami Gdańsk zajęty przez wojska napoleońskie (s. 31). Typ zastosowanych tam raket nie został podany, ale możemy się domyślać, że prawdopodobnie były to tzw. rakiety kongrewskie (Congreve rocket), czyli prosta

rakieta opracowana przez Anglika Williama Congreve'a na początku XIX w. Była to udoskonalona forma raket, które Hindusi użyli przeciwko Brytyjczykom. Prace nad takimi raketami (raketami) prowadził w Polsce w latach 1815–1819 inżynier wojskowy Józef Bem.

Przedstawiono programy kosmiczne nie tylko USA i ZSRR/Rosji, ale także Chin, Indii i kilku innych państw. Na s. 20 zawarto ciekawą informację, że w ramach radzieckich misji WEGA 1 i WEGA 2 umieszczono w atmosferze Wenus dwie francuskie sondy balonowe.

Następnie książka zawiera informacje o układzie słonecznym z głównymi danymi każdej z występujących tam planet i innych obiektów.

Szczególny nacisk położono na opis fizyki atmosfery ziemskiej. Wiedza ta jest szczególnie przydatna zarówno dla lotnictwa, jak i techniki kosmicznej, w tym dotyczącej satelitów obserwacyjnych. Warto dodać, że nauka nadal nie wie wszystkiego o wyższych warstwach atmosfery.

Statki kosmiczne tylko przez nie przelatują wznosząc się w kosmos lub opadając przy powrocie z kosmosu. Bardzo trudno skonstruować pojazd, który mógłby przebywać tam dłużej i pobrać stamtąd próbki powietrza w celu badania jego składu itp.

Dużo uwagi poświęcono mechanice lotu kosmicznego, w tym manewrom potrzebnym do lotów międzyplanetarnych, w tym tzw. asysta grawitacyjna itp. Autor dużo uwagi poświęca także opisowi wszystkich dotychczas znanych rodzajów napędów stosowanych w kosmosie. Niektóre z nich są opisane jedynie ogólnie, gdyż nie zostały jeszcze zastosowane w prawdziwym statku kosmicznym i póki co znamy je jedynie na poziomie naukowych założeń i rozważań (żagiel słoneczny, napęd anihilacyjny antymateryjny itp.). Wśród napędów najwięcej uwagi poświęcono silnikom raketowym, gdyż to one póki co są podstawą podboju kosmosu.

Książka kończy się rozdziałem o aerodynamice raket, czyli ich zachowaniu w warunkach występowania zewnętrznej atmosfery, zwłaszcza

przy prędkościach hipersonicznych.

Książka łączy w sobie podstawowe zagadnienia z zakresu historii podboju kosmosu, techniki kosmicznej oraz budowy układu słonecznego. Zagadnienia związane z mechaniką lotu kosmicznego są jak na warunki polskiego rynku istotnym novum tej publikacji, gdyż w języku polskim bardzo trudno jest znaleźć coś na ten temat. Zrozumienie części książki wymaga znajomości fizyki na poziomie przekraczającym wiedzę przeciętnego zjadacza chleba, lecz jednocześnie jest tam dużo treści, którą powinien zrozumieć każdy.

Gościwie polecam i czekam na kolejne książki tego Autora.

P. Strzelczyk, „Wprowadzenie do astronautyki. Inżynierski punkt widzenia”

ISBN: 978-83-7934-389-8

365 stron, format B5, oprawa twarda.

Rok wydania: Rzeszów 2020.

Jakub Marszałkiewicz

Dziedzictwo

Piaseczyński parowóz



Parowóz Px48-3916 na stacji Piaseczno-Miasto.

Fot. Piotr Butkiewicz 2021.

W połowie lat 20-tych dział techniczny Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów

popularnie zwanej "Parowóz" przystąpił do konstruowania własnego modelu parowozu wąskotorowego. Prace te po kilku latach zostały uwieńczone powodzeniem i na polskie tory wyjechał w 1929 roku parowóz oznaczony jako Px29 (lub Wp29). Były to udane parowozy, których do 1939 roku wyprodukowano 21 sztuk.

Po Drugiej Wojnie Światowej przystąpiono do odtworzenia zniszczonej sieci kolejowej tak normalnotorowej jak i wąskotorowej. Przede wszystkim brakowało sprzętu, między innymi wagonów i lokomotyw. Okazało się jednak, że w 1943 roku w archiwum fabryki lokomotyw w Chrzanowie odkryto dokumentację techniczną parowozu Px29 - w jaki sposób ona się tam

znalazła, nie wiadomo. Szczęśliwie dotrwała w komplecie do końca wojny. Na jej podstawie opracowano w 1948 roku nieco zmodernizowaną wersję parowozu i w 1950 roku podjęto jego produkcję w fabryce lokomotyw "Fablok" w Chrzanowie pod oznaczeniem Px48. Był to najbardziej popularny parowóz na liniach wąskotorowych w Polsce.

Do 1955 roku kiedy to zakończono produkcję wyprodukowano 118 parowozów tego modelu. Większość z nich została przejęta przez PKP, kilka sztuk trafiło do użytku w wielkich zakładach przemysłowych i na koleje leśne. Wyprodukowano też pewną partię tych parowozów dla odbiorców zagranicznych: w Albanii, Rumunii, Chinach. 12 sztuk tych parowozów przeznaczonych do Jugosławii ostatecznie nie wysłano do odbiorcy i podjęły służbę w kraju (był to efekt zerwania na początku lat 50-tych kontaktów z "reżimem" Tito). Monotonna i mało efektowna ale bardzo ważna służba parowozów Px48 zaczęła dobiegać końca pod koniec lat 60-tych. Wiele z pojazdów wycofano ze składu PKP i sprzedano do przemysłu

czy leśnictwa. 17 sztuk zostało przebudowanych na rozstaw toru 1000mm i przekazanych Pomorskim Kolejom Dojazdowym (sieć kolei wąskotorowych na obszarze Pomorza Zachodniego) - zastąpiły tam kompletnie wyeksploatowany przedwojenny tabor niemiecki. Na wąskotorowych trasach PKP parowozy Px48 zastępowane były importowanymi z Rumunii ciężkimi lokomotywami spalinowymi typu Lxd2.



Parowóz Px48-3916 "en face"
Fot. Piotr Butkiewicz 2021.



Parowóz Px48-3916 na stacji Piaseczno-Miasto. Przed nim rumuńska lokomotywa spalinowa Lxd2-465
Fot. Piotr Butkiewicz 2021.

Wycofane z ruchu wyeksploatowane egzemplarze parowozów Px48 w większości przeznaczono na złom. Spora ich zresztą ilość (ok. 40 sztuk) została zachowana. Jedne są w lepszym inne w gorszym stanie technicznym ale remonty idą dosyć opieszale.

Przedstawiony na fotografiach egzemplarz parowozu Px48 nr 3916 znajduje się aktualnie w lokomotywowni Kolei Grójeckiej w Piasecznie koło Warszawy. Zbudowany został w 1950 roku w Chrzanowie na tor o rozstawie 750 mm i otrzymał numer Px48-1722. Jeździł na trasach w Polsce Centralnej w rejonie Włocławka, Warszawy, Sochaczewa, Nasielska, Mławy, Rogowa. W połowie lat 70-tych wycofany został z tras PKP i przebudowany w ZNTK Nowy Sącz na rozstaw

torów 1000 mm. Otrzymał wtedy numer 3916. Przekazano go Pomorskim Kolejom Dojazdowym gdzie w okresie wakacyjnym prowadził składy pasażerskie na Gryfickiej Kolei Dojazdowej (Gryfice - Pogorzelica). Wycofany z ruchu stał na stacji w Gryficach i styczniu 2019 roku transportem drogowym przywieziony został do Piaseczna gdzie czeka na remont.

Dane techniczne parowozu Px48:

- masa pustego parowozu - 20 ton
- długość parowozu z tendrem - 12826 mm
- moc znamionowa - 180 KM
- maksymalna siła pociągowa - 4800 kg
- maksymalna prędkość konstrukcyjna - 45 km/godz

Piotr Butkiewicz

Historia lotnictwa

Jubileusz 85-lecia szkoły szybowcowej w Rzadkowie

W latach dwudziestych i trzydziestych ubiegłego wieku szybownictwo światowe rozwijało się w gigantycznym tempie. Ton temu nadawały Niemcy, po niekorzystnych dla nich decyzjach Traktatu Wersalskiego w odniesieniu do ich lotnictwa silnikowego. W roku 1935 posiadały one ponad 10 tysięcy pilotów szybowcowych, wśród nich 160 z kategorią D. Polska w zestawieniu tym zajmowała zaszczytne drugie miejsce na świecie z 3662 pilotami szybowcowymi oraz dziewiętnastoma z kategorią D. Kolejne miejsca zajmowały: 3. Włochy (1817 + 0), 4. Francja (1169 + 1), 5. Szwajcaria (816 + 2), 6. Austria (740 + 2). Miejsce Polski jest wielkim zaszczytem, biorąc pod uwagę wyniszczenie kraju podczas 123 lat niewoli i w wojnie z bolszewikami. Dysponowaliśmy wówczas 440 szybowcami i 115 kołami szybowcowymi, zrzeszającymi 10 tysięcy członków. Posiadaliśmy 61 szybowisk. W roku 1935 wykonano w Polsce 100 tysięcy lotów na szybowcach, w czasie 3900 godzin. Najważniejszymi szkołami szybowcowymi w

Polsce były w roku 1936: Bezmiechowa, Ustjanowa, Polichno i Pińczów, Sokola Góra, Fordon, Czerwony Kamień, Grzegorzewo, Miłosna, Okuniew, Goleiszów i Żar.

W roku 1936 posiadaliśmy 11 aeroklubów dzielnicowych, afiliowanych do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, które dysponowały 170 samolotami. Ponadto 15 samolotów posiadali właściciele prywatni. Szybownictwo polskie szybko się rozwijało. Powstawały kolejne szkoły szybowcowe.

W sierpniu ubiegłego roku minęło 85 lat od utworzenia szkoły szybowcowej w Rzadkowie, w gminie Kaczory, w powiecie pilskim. Inicjatorem utworzenia tej szkoły szybowcowej był Jan Czarnecki, urodzony 30 stycznia 1903 roku w Łukowie, powiat Oborniki. Bardzo wczesnie związał się on z lotnictwem, wstępując do Polskiego Kółka Lotniczo-Modelowego, utworzonego w Poznaniu 18 grudnia 1919 roku pod protektoratem pierwszego aeroklubu w Polsce – Polskiego Aeroklubu w Poznaniu,

utworzonego 30 października 1919 roku. Jan Czarnecki pracował na dworcu kolejowym w Poznaniu od roku 1923 jako telegrafista. Został członkiem zarządu komitetu kolejowego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Poznaniu, pełniąc w niej od roku 1936 funkcję Inspektora Lotniczego. Organizacja LOPP działała w całym kraju w komitetach wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w zakładach pracy, szkołach i w organach władz samorządowych. Szczególnie skutecznie wyróżniali się w niej polscy kolejarze, promując zwłaszcza popieranie polskiego lotnictwa poprzez budowę lotnisk i szkół lotniczych oraz wspomaganie rozwoju sportów lotniczych. Fundusze na tę działalność LOPP czerpała wyłącznie ze składek członkowskich i darowizn. Z myślą o utworzeniu szybowiska z tak gromadzonych środków zakupiono teren we wsi Rządkowo koło Chodzieży oraz pięć szybowców szkolnych typu Wrona. Były to jednomiejscowe szybowce drewniane, konstrukcji najprostszej z możliwych, autorstwa inż. Antoniego Kocjana.

W sierpniu 1936 roku zorganizowano w Rządzkowie pierwszy kurs szkolenia szybowcowego dla uczniów, którymi byli członkowie LOPP. Do ich zakwaterowania przygotowano namioty. Kierownikiem nowo powstałej szkoły szybowcowej został jej inicjator – Jan Czarnecki, pełniący wraz z Mieczysławem Paulem również funkcję instruktora. Kurs rozpoczęto wykładami z teorii lotu, aerodynamiki, meteorologii, budowy szybowca i innych niezbędnych zagadnień lotniczych. Uczniowie musieli tę wiedzę dokładnie opanować i potwierdzić to przez zdanie egzaminów teoretycznych. Następnie przystąpiono do szkolenia praktycznego, rozpoczynanego od kilkumetrowych szurów, podczas których szybowiec nie odrywał się od ziemi. Dolna belka kratownicowego kadłuba była wyposażona w dwa stalowe zaczepy – na dziobie kadłuba i na ogonie. Lina gumowa, służąca do naciągu szybowca, o długości około 30 metrów miała w środku mocne kółko stalowe, dzielące ją

na pół, które zakładano do przedniego zaczepu szybowca. W ten sposób lina ta, ułożona przed szybowcem, przybierała kształt litery V. Do obu jej końcówek były doczepione wytrzymałe plecione sznury, za pomocą których tak zwani „ambasadorzy” lub „naciągacze” na komendę instruktora naprężali liny. Do właściwego wykonania ćwiczenia niezbędne było zablokowanie ogona szybowca. Do tego służył zaczep ogonowy, do którego zahaczano pręt stalowy długości około półtora metra. Pręt ten z drugiej strony był przymocowany do grubego stalowego słupka wbitego w ziemię, zaś od strony szybowca był wyposażony w okrągły haczyk, do którego była doczepiona linka stalowa z uchwytem, trzymany w ręku przez tzw. „ogonowego”. Po odpowiednim naprężeniu lin gumowych „ogonowy” na komendę instruktora pociągał linkę i zwalniał zaczep. Szybowiec ruszał do przodu i nabierał prędkości. Uczeń śledził utrzymanie kierunku szybowca i nie odrywał go od ziemi. Następnym zadaniem były skoki, rozpoczynane z pagórka o wysokości kilkudziesięciu centymetrów. Przy w kolejnych próbach szybowiec był ustawiany coraz wyżej, aż do wysokości kilku metrów. Uczeń po naciągu lin i nabraniu odpowiedniej prędkości przez szybowiec odrywał go od ziemi za pomocą drążka sterowego, starając się utrzymać kierunek lotu i jak najdelikatniej szybowiec przyziemić. Wysokość kolejnych skoków wzrastała, co umożliwiało wykonywanie coraz dłuższych lotów oraz utrzymanie kierunku lotu po prostej aż do przyziemienia. Opanowanie tych elementów lotu po prostej było niezbędne do uzyskania kategorii A. Kolejnym etapem szkolenia była nauka wykonywania zakrętów, co wymagało już umiejętności koordynacji wszystkich sterów za pomocą drążka sterowego (ręką) i orczyka (stopami). Opanowanie tych czynności oznaczało uzyskanie uprawnienia pilota szybowcowego kategorii „B”.

Skrzydłata Polska nr 11 z roku 1936 na stronie 328

zamieściła następujący opis:

„Kolejowy Obwód LOPP w Poznaniu zorganizował, w czasie od 3 do 29 sierpnia b. r., kurs szybowcowy na nowym szybowisku Wielkopolskim, w Rzadkowie koło Chodzieży.

Szybowisko jest położone w pięknej, pagórkowatej i lesistej okolicy. Teren okazał się jako jeden z najlepszych wielkopolskich, można bowiem szkolić na nim przy różnych kierunkach wiatru. Różnice poziomów wzniesienia i przedpola są wystarczająco wysokie dla wykonywania lotów w zakresie do kategorii B włącznie. Ponadto, jak wykazały loty próbne, na szybowisku Rzadkowo wykonywać będzie można loty żaglowe, co umożliwi uczestnikom uzyskanie na miejscu kat. C.

Kurs, zorganizowany w bieżącym roku, był pierwszym na nowym szybowisku i miał charakter próbny. Organizatorzy kursu są zupełnie zadowoleni z wyników osiągniętych na nim, to też w przyszłym roku zostanie tam prawdopodobnie urządzona stała szkoła szybowcowa, czynna przez cały okres letni.

Kurs ukończyło 27 osób, z czego 7 uzyskało kategorię A, a 20 kat. B. W kursie brało udział 7 pań. Sprzęt stanowiło 5 szybowców, z czego 3 Wrony i 2 Wrony-bis. Szybowce były zahangarowane w namiocie Wolskiego, wypożyczonym z 3 pułku lotniczego w Poznaniu. W czasie kursu wykonano 1200 lotów”.

Ocena pierwszego roku działalności szkoły, zarówno organizacji jak i wyszkolenia, była pozytywna. Wiosną roku 1937 na terenie szkoły wybudowano pierwszy drewniany hangar. W miesiącach wakacyjnych, w lipcu i w sierpniu, zorganizowano trzy kursy szkolenia uczniów na pilotów szybowcowych, będących członkami kół szybowcowych w LOPP. Uczniowie i personel szkoły mieszkali wówczas w kwaterach prywatnych. Koszt szkolenia – 50 złotych, był stosunkowo wysoki. Dawał jednak szansę kontynuowania dalszego szkolenia w lotach wyczynowych oraz otwierał drogę do szkolenia

samolotowego i możliwości pracy zawodowej w lotnictwie. Do programu kursu w jego początkowej fazie dodano tzw. „chwiejnicę”, zwaną również „szubienicą”. Nazwa ta zrodziła się stąd, że na „szubienicy”, niczym na statywie, osadzony był przegubowo szybowiec, chwiejący się pod wpływem wiatru. Uczeń siedząc na siodelku z przodu kadłuba mógł sprawdzić, jak na zmiany wiatru reaguje szybowiec, starając się ruchami drążka sterowego i orczyka wykonywać właściwe manewry sterami, aby utrzymać go w równowadze poprzecznej, podłużnej i kierunkowej. W ten sposób uczniowie poznawali działanie wszystkich sterów.

Skrzydłata Polska w numerze 3 z marca 1938 roku zamieściła na stronach 83 i 84 następującą wiadomość w rubryce pt. Rozbudowa Szkoły Szybowcowej Poznańskiego Okręgu Kolejowego LOPP w Rzadkowie: *„Szkoła Szybowcowa Poznańskiego Okręgu Kolejowego LOPP w Rzadkowie pod Chodzieżą, w której corocznie szkoli się narybek lotnictwa turystycznego, przeobraża się w bieżącym roku – dzięki niestrudzonej pracy p. Dyrektora Kolei Państwowych inż. Włodzimierza Krzyżanowskiego – w stałą Szkołę Szybowcową. Tereny Szkoły Szybowcowej w Rzadkowie należą do rządu najlepszych w Polsce w zakresie szkolenia początkowego. W związku z powyższym, Zarząd Okręgu, opracował już szczegółowy plan rozbudowy szkoły, który został już zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji i który w 80 % zostanie zrealizowany w bieżącym roku – jeszcze przed rozpoczęciem szkolenia. I tak: wybudowany będzie w bieżącym roku na własnym terenie drugi hangar, dom administracyjno-mieszkalny w którym przewidziano obszerne sale wykładowe, sypialnię, jadalnię i świetlicę. W budynku tym zainstalowane będzie oświetlenie elektryczne oraz woda bieżąca i natryski. Ponadto wzniesione będą jeszcze w bieżącym roku zabudowania gospodarcze jak: stajnia dla koni, garaż oraz mieszkanie dla dozorczy. Urządzone będzie również*

boisko do gier sportowych. Na terenach położonych w pobliżu szkoły, które będą wykupione w bieżącym roku, przeprowadzone zostaną, po wykarczowaniu lasu, próby lotów żaglowych. Program szkolenia przewiduje poza szkoleniem w stopniu I i II odloty za wydzwigarką samochodową dla pilotów zaawansowanych. Loty za wydzwigarką rozpoczną się po zatwierdzeniu typu wydzwigarki przez Ministerstwo Komunikacji. Wybitnie korzystne warunki termiczne, istniejące na terenach sąsiadujących z doliną Noteci, na których znajduje się szkoła, pozwalają przypuszczać, że na szybowcach rasowych zaawansowani piloci będą mogli wykonywać w przyszłości loty wyczynowe. Ponadto podobnie jak w latach ubiegłych organizuje Poznański Okręg Kolejowy LOPP w bieżącym roku teoretyczne kursy szybowcowe w zakresie I i II stopnia wyszkolenia. Kursy teoretyczne zorganizowane będą również w Ostrowie Wlkp., Lesznie, Gnieźnie i Inowrocławiu oraz innych miastach prowincjonalnych, w których zbierze się dostateczna ilość kandydatów”.

W roku 1938 szkołę uznano za stacjonarny ośrodek szkolenia szybowcowego w Polsce. Otrzymała ona oficjalną nazwę: „Szkoła Szybowcowa Poznańskiego Okręgu Kolejowego LOPP w Rzadkowie”. Zgodnie z planem, jeszcze przed rozpoczęciem szkolenia, na terenie szkoły wybudowano nowoczesny budynek administracyjno-mieszkalny i drugi drewniany hangar szybowcowy.

Latem 1938 roku zorganizowano dwa kursy szkoleniowe, które były ostatnimi w tej szkole w okresie międzywojennym. W miesiąca letnich następnego roku, wobec wyraźnej odczuwalnej groźby zbliżającego się konfliktu zbrojnego, w szkole Rzadkowa, leżącego blisko granicy polsko-niemieckiej, działalności szkoleniowej nie podjęto.

Podczas II Wojny Światowej szkołę przejęła niemiecka organizacja paramilitarna NSFK – Narodowo-Socjalistyczny Korpus Lotniczy (Nationalsocialistischer Fliegerkorps). Niemcy

uruchomili tu nie tylko latanie ślizgowe na szybowcach szkolnych SG-38 z wykorzystaniem lin gumowych, ale także szkolenie zaawansowane na szybowcach treningowych Grunau Baby II b ze startów za wyciągarką. Do zakwaterowania uczestników szkolenia wzniesiono duży barak mieszkalny. Niemcy opuścili szybowisko w lutym 1945 roku.

Jan Czarnecki przeżył wojnę bardzo dramatycznie. Pod Kutnem został skazany przez Niemców jako zakładnik na rozstrzelanie. Przeżył egzekucję leżąc kilka godzin między trupami. Od roku 1943 był w Warszawie członkiem batalionu „Parasol” pod pseudonimem Dedal. Po Powstaniu Warszawskim aż do wyzwolenia ukrywał się w Radomiu, po czym przybył do Poznania jeszcze w lutym 1945 roku. Stamtąd od razu pierwsze kroki skierował do swojej przedwojennej szkoły w Rzadkowie, co udało mu się pokonać jednego dnia. Zniszczone mosty przez Wartę i Noteć utrudniały drogę. Ostatnie 15 kilometrów z Chodzieży na szybowisko pokonał pieszo. Z radością obejrzał budynki szkoły, które były w dobrym stanie oraz zastane 14 szybowców SG-38, 4 Grunau Baby II b i 6 lin gumowych do startu szybowców. Od razu zaangażował stróża i po doprowadzeniu zamków do drzwi wrócił następnego dnia do Poznania, gdzie objął funkcję kierownika Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Wydziale Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego, któremu podlegała działalność lotnictwa sportowego w Wielkopolsce w pierwszych latach powojennych. Czarnecki nawiązał kontakt z działającym już w Warszawie Departamentem Lotnictwa Cywilnego przy Ministerstwie Komunikacji, które zaproponowało mu wznowienie szkolenia szybowcowego z Rzadkowie. Musiał zadbać o: uzyskanie silników do dwóch niemieckich wyciągarek i dwóch ściągarek, wykonanie małych napraw niektórych szybowców, uzupełnienie sprzętu kwaterunkowego i kuchennego oraz - co najważniejsze – zgromadzić odpowiednią kadrę instruktorską, mechaników i pracowników



Rzadkowo, sierpień 1945, Ryszard Witkowski przed startem na SG-38

administracyjnych. Pierwszy turnus szkolenia przewidziano na sierpień. Kierownikiem szkoły został por. pil. Bolesław Gallus – weteran wojny polsko-bolszewickiej, instruktorami – doświadczony przedwojenny pilot Stefan Kopiński i Irena Kempówna, również wyszkolona przed wojną. Kandydatami na przyszłych instruktorów szybowcowych byli piloci z poznańskiego środowiska lotniczego: Marian Grajewski, Janusz Kolanowski, Eugeniusz Grzanka i Leon Bodych, którzy wkrótce mieli rozpocząć loty. Mechanikiem do obsługi wyciągarek był Tadeusz Piętka. Dla kierownictwa szkoły i instruktorów przewidziano zamieszkanie w budynku administracyjnym, dla uczniów przygotowano lokum w baraku mieszkalnym, wybudowanym podczas wojny. W nim też znajdował się podręczny warsztat naprawczy.

W sierpniowym turnusie roku 1945 wzięło udział 30 studentów z Koła Lotniczego Szkoły

Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie oraz wymienieni wyżej młodzi poznaniacy. W grupie warszawskiej byli m. in.: pierwszy prezes Koła Jerzy Wesołowski, Ryszard Tyka, Rajmund Kaczyński – ojciec sławnych polityków: Lecha i Jarosława, Zbigniew Jakubowski, Jan Wieruch i Ryszard Witkowski, którzy w przyszłości odegrali znaczące role w lotnictwie polskim. Szczególne uznanie należy się 95-letniemu R. Witkowskiemu, szybownikowi z Diamentową Odznaką Szybowcową, instruktorowi samolotowemu i śmigłowcowemu, pilotowi doświadczalnemu, wybitnemu działaczowi lotniczemu, autorowi niemal 30 książek i kilkuset artykułów z dziedziny lotnictwa, który wylatał ponad 5000 godzin. Od okresu wojny wykonywał on wysokiej jakości zdjęcia, związane szczególnie z lotnictwem. Jemu zawdzięczamy sfotografowanie bogatej historii powojennego lotnictwa polskiego, w tym również jedyną dokumentację



Rzadkowo 1945, studenci zamalowują Hakenkreuz

fotograficzną początków powojennego latania w Rzadkowie, a później w Grunowie, na Żarze, w Warszawie, w Kielcach i innych miejscach. Na pierwszym kursie w Rzadkowie R. Witkowski wykonał od 10 sierpnia do 1 września 1945 roku 26 lotów po starcie z lin i 2 po starcie z wyciągarki, w czasie 21 minut i 53 sekund. Autor niniejszego artykułu uznaje Ryszarda Witkowskiego za Pierwszego Lotnika Rzeczypospolitej.

W latach 1946 – 1947 szkoła szybowcowa w Rzadkowie podlegała Ministerstwu Komunikacji. W miesiącach letnich organizowano kolejne kursy szkoleniowe uczniów, na które kierowały ich oddziały lotnictwa cywilnego, działające w Urzędach Wojewódzkich, przy współpracy Ligi Lotniczej. Wśród warszawiaków szkolonych w lipcu 1946 byli: późniejszy wybitny agrolotnik Zbigniew Bukowski, profesor Janusz Ginalski, prezenter w TVP Jan Suzin oraz naukowiec Andrzej Moldenhawer. Absolwentem kursu 1946 został

późniejszy ppłk pilot, członek Poznańskiego KSL Janusz Łukasiewicz. Kierownikiem szkoły był w tych latach Leonard Dąbrowski, instruktorami – M. Grajewski, J. Kolanowski, Aleksander Wojtasiak i Stefan Moraś, zastępcą kierownika do spraw technicznych – Paweł Wieczorek, mechanikiem wyciągarkowym - Marian Torz, absolwent rzadkowskiej szkoły w roku 1937.

Przed wiosną 1948 roku wszystkie szkoły lotnicze zostały przekazane organizacji „Służba Polsce”. Komendantem szkoły w Rzadkowie został oficer polityczny Wojska Polskiego, por. Czuma, który zaprowadził dyscyplinę wojskową. Uczniowie, zwani teraz junakami, zostali umundurowani.

Kolejne zmiany nastąpiły w roku 1949: komendantem został por. pil. Zdzisław Zyga, kierownikiem wyszkolenia M. Grajewski. Instruktorami byli: J. Kolanowski, A. Wojtasiak, Władysław Szajkowski i Zygmunt Torz. Funkcję kierownika technicznego i mechanika



Rzadkowo, sierpień 1945, transport SG-39 z użyciem konia

wyciągarkowego objął Marian Torz. Jednym z junaków, który wtedy zaliczył szkolenie był Jerzy Zofka, późniejszy instruktor pilot aeroklubowy, agrolotnik i prezes Olsztyńskiego KSL. Cały czas szkolono na szybowcach SG-38 i Grunau Baby II b. W latach 1948 – 1950 szkolono co roku około 100 pilotów szybowcowych do kategorii B. Wyszkolonych wówczas pilotów: Rene Kamosia i Andrzeja Rakowskiego wysłano do Aleksandrowic na szkolenie instruktorskie, po którym R. Kamoś wrócił do pracy w Rzadkowie jako instruktor.

W roku 1950 kierowanie sportem lotniczym w Polsce powierzono Lidze Lotniczej.

Kierownikiem szkoły w Rzadkowie w roku 1951 został por. pil. Zygmunt Richter, kierownikiem wyszkolenia J. Kolanowski, instruktorami: Rene Kamoś, Andrzej Płaziński, Eugeniusz Wielkoszewski, Tadeusz Ługowski i Józef Meszka. Szkolono nadal na szybowcach niemieckich SG-38 i Grunau Baby II b oraz na polskiej

Salamandrze, przy startach z lin gumowych i za wyciągarką.

Rok 1951 był ostatnim rokiem działalności szkoły szybowcowej w Rzadkowie, noszącej nazwę historyczną Szkoła Szybowcowa Ślizgowa nr 10 w Rzadkowie. Wiązało się to z wprowadzeniem zmian w metodyce szkolenia podstawowego pilotów szybowcowych, głównie odchodzenia ze szkolenia w górach z zastosowaniem lin gumowych. Zyskiwało na znaczeniu szkolenie z wykorzystaniem wyciągarki i samolotu na terenach płaskich. Wśród 120 szkolonych w Rzadkowie w roku 1951 wyłącznie ze startem za wyciągarką, byli wówczas: Mieczysław Kozdra, Tadeusz Kaczmarek i Stanisław Heliński, który pod koniec szkolenia na Salamandrze po odczepieniu liny od szybowca zauważył w trakcie wykonywania zakrętu, że wskazówka wariometru pnie się w górę, czyli, że szybowiec zaczyna się wznosić. We wznoszeniu do 3 metrów na sekundę nabrał 500

metrów wysokości, niestety oddalając się z wiatrem daleko od lądowiska. Nie doleciał do niego lecąc pod silny wiatr. Lądował pod stok, czego jeszcze nie umiał zrobić łagodnie. Po zatrzymaniu się szybowca rozpląkał się, obawiając się skończenia w ten sposób swojej kariery lotniczej. Szczęśliwie od instruktora dostał tylko reprimendę. Później miał wspaniałe karierę lotniczą, był instruktorem pilotem w PLL LOT aż do emerytury. Piszący tą słowa miał przyjemność zdać u niego egzamin kapitański na samolot TU-154 M na trasie Warszawa – Damaszek – Warszawa w roku 1991.

Jak wspomina Mieczysław Kozdra, w ciągu dnia wykonywano około 250 lotów. Wymagało to ciężkiej pracy szkolonych, którzy musieli na swoich barkach transportować 5 do 10 szybowców, będących w ciągłej rotacji, oraz przenieść po każdym locie linę holowniczą spod wyciągarki do miejsca kolejnego startu. Rodziło to potworne zmęczenie.

W latach 1936 – 1938 oraz 1945 – 1951 w Rzadkowie szkolonych było około 1500 uczniów.

Wielu z nich odpadało w trakcie szkolenia. Najpierw sitem była teoria, potem brak u niektórych postępów w szkoleniu praktycznym. Wreszcie, w końcowym etapie, gdy szkolenie objęło loty za wyciągarką do wysokości około 300 metrów, wielu rezygnowało przed pierwszym takim lotem.

W grupie M. Kozdry do końcowego szkolenia dotrwało 32 kursantów. Podczas dwumiesięcznego szkolenia (teoria i praktyka) M. Kozdra wykonał 54 loty w czasie 2 godzin 36 sekund, uzyskując tytuł „pilota ślizgowego II stopnia wyszkolenia”. Swój pierwszy lot na pełen wyciąg wspomina do dziś z szczególnym wzruszeniem jako wielkie przeżycie.

Na początku 1952 roku, po likwidacji szkoły szybowcowej w Rzadkowie, przeniesiono z niej sprzęt latający i wyposażenie, łącznie z barakiem mieszkalnym na nowo wybudowane przez Ligę

Lotniczą lotnisko w Strzyżewicach koło Leszna, do którego przeniósł się również personel wyszkoleniowy. Tak zrodziła się nowa Ślizgowa Szkoła Szybowcowa Ligi Lotniczej, przeobrażona później w wielkie centrum szybowcowe.

Przez wiele lat o pionierskiej roli szkoły szybowcowej w Rzadkowie nie pamiętano. W listopada 2005 roku grupa członków Poznańskiego Klubu Seniorów Lotnictwa pod wodzą Barbary Grześkowiak-Bocian zorganizowała wycieczkę do Rzadkowa, rozpoczynając ją od odwiedzin ówczesnego wójta gminy Kaczory Brunona Wolskiego, który przyjął jedenaścioro gości bardzo życzliwie. Dawny budynek administracyjny szkoły szybowcowej był już wówczas Domem Pomocy Społecznej dla Dzieci, w którym przebywało 66 osób niesprawnych. Plonem tej wyprawy było wydanie w roku 2008 książki „Szkoła Szybowcowa Rzadkowo 1936 – 1952”.

Zdecydowano, że należy przywrócić pamięć o zapomnianej szkole. Stosowną tablicą na lotnisku Kobylnica upamiętniono postać Jana Czarneckiego, który całe życie poświęcił lotnictwu. W roku 1924 wstąpił do Związku Lotników Polskich, działając w sekcji mechaników lotniczych, będąc również sekretarzem sekcji. W kolejnych dwóch latach zbudował z kolegami dwa szybowce: Czajkę i Ikara. W roku 1932 założył warsztaty szybowcowe przy Dworcu Osobowym w Poznaniu, został ich społecznym kierownikiem do 1939 roku. Budowano tam z licencji szybowce CWJ, Wrona, Czajka i SG-3 bis. Przebywał na praktyce w firmie WWS „Samolot”. W roku 1932 został członkiem Aeroklubu Poznańskiego. W roku 1934 był współorganizatorem wyprawy szybowcowej Aeroklubu Poznańskiego na wzgórze Bałczyna pod Ostrzeszowem, gdzie zdobył w szkoleniu szybowcowym kategorii A i B, zaś w tym samym roku w Bezmiechowej - kategorię C. Wyszkolił się na pilota samolotowego, w roku 1935 zdobył uprawnienie instruktora szybowcowego, następnie przez dwa lata szkolił szybowników w okresie wakacji w Mosinie, Starym

Sączu i w Ustjanowej. Ukończył półroczny kurs instruktorów modelarstwa i spadochroniarstwa, wykonał 10 skoków ze spadochronem. W roku 1947 był współzałożycielem Ligi Lotniczej w Poznaniu, uruchomił oprócz Rzadkowa szkoły szybowcowe z Drózkach koło Zielonej Góry i w Kobylnicy. Niestety, w roku 1949 w wyniku negatywnej weryfikacji został odsunięty od pracy w lotnictwie i od latania, został niesłusznie oskarżony i uwięziony. Po rehabilitacji w roku 1956 w okresie 1957 – 1958 pełnił różne funkcje w Aeroklubie Poznańskim, z funkcją Kierownika Aeroklubu włącznie. Założył Sekcję Balonową w roku 1957 oraz Poznański KSL rok później. Wylatał 200 godzin na szybowcach i 300 na samolotach. Został odznaczony m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Srebrnym Krzyżem Zasługi i dyplomem FAI im. Paula Tissandiera. Zmarł w roku 1988.

8 lutego 2014 Ryszard Witkowski i inni uczestnicy wyjazdu z Warszawy na konferencję lotniczą do Koszalina odwiedzili po drodze Rzadkowo, wykonując tam przed hangarem pamiątkowe zdjęcie.

W roku 2020 Jerzy Siatkowski, wybitny dolnośląski działacz lotniczy, były Sekretarz Generalny Aeroklubu Polskiego, pilot i trener sportów lotniczych, założyciel i prezes Aeroklubu Ziemi Wałbrzyskiej, twórca Muzeum Modelarstwa Lotniczego w Miniaturze w Szczawnie Zdroju, zaproponował zorganizowanie obchodów jubileuszu z okazji 85-lecia utworzenia szkoły szybowcowej w Rzadkowie. Miał do tego dodatkowy bodziec osobisty. Jerzy urodził się 28 sierpnia 1945 roku we Francji, dokąd jego rodzina została wywieziona podczas wojny przez Niemców do obozu pracy. Obóz ten oswobodzili Amerykanie. Po urodzeniu Jerzy przebywał w lazarecie amerykańskim. Do Polski wrócił wraz z rodziną w roku 1947. Zamieszkali w Ujściu, w powiecie pilskim, w rodzinnych stronach ojca Jana, który znalazł tam pracę w hucie szkła. Był w niej zatrudniony przed wojną. Wcześniej służył w 11

Pułku Ułanów Grodzieńskich. Jerzy mieszkając od dzieciństwa blisko Rzadkowa poznał wcześniej szybowisko i jego historię. Stąd jego propozycja odnośnie jubileuszu szkoły. Wspólnie z działaczami gminy Kaczory, gminy i powiatu pilskiego oraz działaczy z różnych stron Polski utworzył Komitety: Honorowy i Organizacyjny obchodów. Upamiętnienie rzadkowskiej szkoły odbyło się w ramach projektu Powiatowej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. Pantaleona Szumana w Pile „Ocalić od Zapomnienia – 85. rocznica utworzenia Szybowcowej Szkoły Ślizgowej nr 10 w Rzadkowie”, z programu Muzeum Historii Polski „Patriotyzm Jutra”, z którego pozyskano 58 tysięcy złotych dofinansowania. W ramach projektu powstała tablica pamiątkowa i ścieżka edukacyjno-historyczna, konferencja naukowa, wydano 1000 sztuk ulotek oraz I tom książki o historii szkoły pod redakcją J. Siatkowskiego.

Opracowano i wykonano wystawę – tablic historycznych, przygotowano warsztaty dla dzieci i uczniów z robienia modeli szybowców, latawców i innych modeli latających.

W sobotę 21 sierpnia ubiegłego roku w miejscu historycznej szkoły szybowcowej w Rzadkowie zebrali się o godzinie 13-tej liczni uczestnicy imprezy jubileuszowej z Jerzym Siatkowskim na czele. Najdostojniejszymi wśród nich byli piloci, szkoleni tam po wojnie do 1951: Ryszard Witkowski, Jerzy Zofka, Józef Nawrot i Henryk Kącik. Zabrakło, głównie z powodów zdrowotnych, ich żyjących kolegów, szkolonych w Rzadkowie: Tadeusza Kaczmarka, Mieczysława Kozdry, Edmunda Mikołajczyka, Eugeniusza Olszańskiego i Zbigniewa Bukowskiego, który zmarł 18 XI ub. r. Środowiska seniorów lotnictwa reprezentowali piloci: B. Grześkowiak-Bocian (Poznań), Adela Dankowska – rekordzista szybowcowa (Leszno), Krzysztof Radwan (Kraków), Bolesława Jońca i Krzysztof Bański (Jelenia Góra), Władysław Jagiełło i Stanisław Błasiak (Jeżów Sudecki), Sławomir Majewski i Bogdan Likus (Piła), Lesław Karst, Jerzy Madler, Andrzej Piaseczny, Marcin Szaliłow i

Andrzej Szymczak (Warszawa) oraz Mieczysław Przybylski (Wrocław). Gośćmi wyjątkowymi byli: Jerzy Gruchalski i towarzyszącą mu Jolanta Szczepaniak, którzy na uroczystość przyjechali z repliką szybowca Wrona, wykonaną przez pana Jerzego w jego warsztacie w Ślesinie pod Kaliszem. Jest to absolutne dzieło umysłu i rąk ludzkich pana Jerzego, będące jednym z wielu odtworzonych przez niego historycznych statków powietrznych.

Bogata była reprezentacja działaczy miejscowych: starosta pilski Eligiusz Komarowski, senator Henryk Stokłosa, członkowie zarządu powiatu w Pile: Emilia Załachowska i Marek Kamiński, radna powiatu Teresa Strzelecka, burmistrz gminy Kaczory Brunon Wolski, przewodniczący Rady Gminy Kaczory Stefan Kowal, sołtys Rzadkowa Dorota Hutek oraz Dyrektor Domu Pomocy Społecznej w Rzadkowie Justyna Łoś. Merytorycznie nad realizacją projektu czuwała pani Agnieszka Matusiak – Dyrektor Biura Starosty. Gościł również Dyrektor Aeroklubu Ziemi Pilskiej Michał Żmuda.

Po powitaniach i minucie ciszy, poświęconej wychowankom i pracownikom szkoły, którzy już odlecieli do wieczności, odsłonięto tablicę usytuowaną na ścianie budynku dawnej szkoły, upamiętniającą historię tego miejsca. Dokonali tego wraz z działaczami miejscowymi: R. Witkowski, J. Siatkowski, A. Dankowska i B. Grześkowiak- Bocian, której piękne słowa są wyryte w górnej części tablicy:

Tutaj, przed laty, duch lotniczej przyjaźni zagościł,
przypinając skrzydła młodym adeptom latania.

Gdy szybowiec wlatywał do góry,
Rzadkowo wpisywało się w kartę
pięknych szybowisk w Polsce.

Osobom zasłużonym, miejscowym i gościom, przekazano następnie upominki. Wysłuchano przemówień działaczy miejscowych i przyjezdnych. Starosta pilski Eligiusz Komarowski powiedział: To jedna z piękniejszych kart historii powiatu pilskiego, którą należy pielęgnować i

przekazywać jak najszerszemu gronu mieszkańców powiatu pilskiego. Uczyc tej historii młode pokolenie, bo to ważna część historii nie tylko naszej małej Ojczyzny, ale historii polskiego szybownictwa i lotnictwa.

R. Witkowski z ogromnym wzruszeniem wspominał dawne czasy: jestem tu po raz trzeci i zawsze towarzyszą mi ogromne emocje. Dlaczego przyjechałem do Rzadkowa jako młody student razem z kolegami tuż po wojnie w roku 1945? – Bo bardzo chciało nam się latać! Lataliśmy tu na sprzęcie odziedziczonym po Niemcach. Bardzo dobre szybowce do elementarnego i do zaawansowanego szkolenia. Pierwszy raz robiliśmy tu eksperymenty startu za wyciągarką - wspominał.

Oprócz odsłoniętej tablicy na terenie dawnej szkoły stanęły w Rzadkowie cztery tablice pamiątkowe i ławostoły z ilustracjami i informacjami o historii szkoły szybowcowej, jej instruktorach i szkolonych tu pilotach. Są one





elementem ścieżki edukacyjnej. Dla upamiętnienia spotkania siłami wielu zebranych posadzono następnie pamiątkowe drzewko. W trakcie imprezy wielu uczestników oglądało z zaciekawieniem konstrukcję repliki szybowca Wrona oraz obiekty zachowane sprzed wojny, czyli głównie drewniany hangar, który być może zostanie wpisany na listę zabytków. Trudno było zidentyfikować trzy niewielkie wzgórza, związane z tym terenem: Kopę, Szwedkę i Czubatkę, które teraz pokrywają wyrosłe drzewa, jakich prawie nie było tu w czasach przedwojennych.

Druga część obchodów odbyła się w sali wiejskiej w Rzadkowie, gdzie zorganizowano konferencję naukową, poświęconą historii Szkoły Szybowcowej Ślizgowej nr 10. Głos zabierało wielu uczestników, wśród nich J. Siatkowski i wszyscy piloci tu szkoleni oraz A. Dankowska i B. Grześkowiak-Bocian. Piloci: R. Witkowski, J. Zofka, J. Nawrot i H. Kąćik dzielili się swoimi wspomnieniami z dawnych lotów i swej dalszej kariery lotniczej. Instruktor Mieczysław Przybylski, pracujący w Lesznie w

późniejszych latach tamtejszego centrum szybowcowego, opowiedział o przenosinach rzadkowskiej szkoły do Leszna i dalszych losach leszczyńskiego lotniska. Stanisław Błasiak nawiązał do I Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej zorganizowanej w dniach od 18 do 23 listopada 1945 roku w Grunowie. Tam zaledwie pół roku po skończeniu tej wojny powstał program odbudowy przedwojennego szybownictwa polskiego, który zrealizowano w późniejszych latach w stu procentach. W tych obradach uczestniczyli lotnicy i działacze i piloci związani z Rzadkowem, jak Jan Czarnecki i Józef Zieleziński.

W niedzielę 22 sierpnia władze miejskie i powiatowe Piły zorganizowały na stadionie miejskim bardzo udany Piknik Szybowcowy. Była to impreza dla wszystkich: dla młodych i starszych, dla ludzi o różnych zainteresowaniach. Organizowano liczne różnorakie konkursy. Aeroklub Ziemi Piłskiej wystawił sprzęt lotniczy: szybowce, lotnie i motolotnię, która wzbijała się w powietrze ze stadionu i tamże lądowała. Na



estrady występowali artyści: piosenkarze, tancerze, ale i piloci: Adela Dankowska i Jerzy Siatkowski, którzy udzielali wywiadu na tematy lotnicze. Plac zabaw dla dzieci był bardzo bogato urządzony. Nagle pojawiły się na nim dziesiątki modeli szybowców, które niemal w momencie rozłożyli instruktorzy modelarstwa lotniczego: Władysław Jagiełło i Krzysztof Bański, uczestnicy rzadkowskiego jubileuszu, na który przybyli z modelarni w Jeżowie Sudeckim. Zaprosili oni do

ich budowy modeli szybowców, co spotkało się z bardzo dużym zainteresowaniem. Wkrótce wykonane przez młodzież modele wzbijały się w powietrze, co było dla niej ogromną radością.



Dużym zainteresowaniem cieszył się także szybowiec Wrona Jerzego Gruchalskiego. W sumie była to bardzo udana wielogodzinna impreza, za którą władzom Piły z jej prezydentem Piotrem Krzysztofem Głowskim w imieniu lotników serdecznie dziękuję!

swego stoiska chłopców i dziewczęta, aby nauczyć

Program obchodów

21 sierpnia (sobota)

godz. 13.00 – Odstąpienie tablicy pamiątkowej oraz ścieżki edukacyjno-historycznej

Dom Pomocy Społecznej w Rzadkowie, ul. Szybowników 50

godz. 16.00 – Konferencja „Ocalić od zapomnienia”

Sala Wiejska w Rzadkowie, ul. Powstańców Wielkopolskich 26

Program konferencji:

1. Historia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w latach 1923-1939
instr. pil. Jerzy Siatkowski, instr. pil. Barbara Grześkowiak-Bocian
2. Moja lotnicza droga rozpoczęła się w Rzadkowie
instr. pil. Ryszard Witkowski
3. Konstrukcje lotnicze i konstruktorzy szybowców okresu przedwojennego.
Szybowiec „Wrona” i jego konstruktor inż. Antoni Kocjan
instr. pil. Jerzy Gruchalski, instr. pil. Jerzy Siatkowski
4. Szkoła Szybowcowa Ślizgowa w Rzadkowie jako pionier powstania Centralnej Szkoły Szybowcowej w Lesznie
instr. pil. Stanisław Błasiak, instr. pil. Mieczysław Przybylski
5. Rozmowy lotniczych przyjaciół z Rzadkowa
prowadzący: instr. pil. Jerzy Zofka

22 sierpnia (niedziela)

godz. 11.00 – Piknik Szybowcowy, Stadion Piłki Nożnej

- Prezentacja szybowców współczesny
- Prezentacja sprzętu paralotniarskiego
- Festiwal Latawców

godz. 11.30 – 14.00 – Rodzinne zakończenie

- Pokazy dynamiczne:
godz. 14.30 – Modele latające; g
- Koncert Odłotowe Covery
godz. 16.00 – Zespół The Aliens;
- Dyskoteka pod chmurką

Ponadto:

- Spotkania z ludźmi związanymi z szyb
- Wystawa pt. „Ocalić od zapomnienia” w Rzadkowie
- Wystawa pt. „Historia lotnictwa wojsk
- Wystawa pt. „Powiat Piłski z góry” – z
- Dla dzieci: bezpłatne zamki dmuchane

Pamiętając o historii tego miejsca, wysłuchajmy „Ocalić od zapomnienia” to miejsce – miejsce narodzin Polaków na arenie międzynarodowej w dziedzinie

Historia Szkoły Szybowcowej Ślizgowej nr 10 w Rzadkowie, oddajemy hołd jej założycielom i historii powiatu piłskiego. W 2021 roku, w 85. rocznicę powstania Szkoły Szybowcowej nr 10 w Rzadkowie, oddajemy hołd jej założycielom

Prosimy o potwierdzenie udziału
tel. 67 21 09 480 lub e-mail



Szkoła Szybowcowa Ślizgowa nr 10 w Rzadkowie

1936–1952

powiat piłski

Mamy zaszczyt zaprosić
Panią/Pana

Stanisław Błasiak

na obchody 85. rocznicy utworzenia
Szkoły Szybowcowej Ślizgowej nr 10
w Rzadkowie

instr. pil. Jerzy Siatkowski
Jerzy Siatkowski
Przewodniczący Komitetu
Honorowego Obchodów

Eligiusz Komarowski
Eligiusz Komarowski
Starosta Piłski

powiat piłski Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna w Pile MUZEUM HISTORII POLSKI PATRIOTYZM JUTRA Ministerstwo Kultury Dziedzictwa Narodowego i Sportu

Dofinansowano ze środków Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach programu „Patriotyzm Jutra”

Stanisław Błasiak

Składam serdeczne podziękowanie Barbarze Grześkowiak-Bocian, Ryszardowi Witkowskiemu i Jerzemu Siatkowskiemu za pomoc w opracowaniu tego artykułu.

O zapomnianych zwyczajach stalowego munduru

Setka dla kurażu – to pojęcie, które na stałe weszło do historii nie tylko Wojska Polskiego. Popularne spirytualia z lotnictwem, czyli „piątą bronią”, związane są mocno od jego narodzin. Latanie to spora dawka wyrzeczeń, to długie szkolenie, to stałe balansowanie na granicy życia i śmierci, a śmierć lotnika, żołnierza „piątej broni”, była i jest typowa nawet dla powietrznych asów, z których los sobie strasznie zdrwił.

„Lotnik prawdziwy – to jaźń biorąca, rwąca się do bohaterstwa i lotu nad poziomy, to głowa szalona, szukająca praw nowych, to tytan burzący wszystko, co stare i zatęchłe, to Prometeusz, który za wydanie ognia mającego służyć ludzkości, gotów jest zapłacić każdą – absolutnie każdą cenę”.

Idąc za słowami prof. Gustawa Andrzeja Mokrzyckiego, wykładowcy Politechniki Lwowskiej z okresu II Rzeczypospolitej w 1932 roku, z łańcuchem w „ludziach skrzydeł” można dostrzec tych, którzy ośmielili się rzucić wyzwanie naturze i zagrać jak hazardziści z losem o wszystko, co najcenniejsze – o życie. Gdyż lotnik to „skrzydlaty władca świata bez granic”, nie stroniący od spirytualiów!

Spirytualia, tłumiące emocje bądź je wyzwajające ze szczególną siłą, z lotnictwem są silnie związane tak jak każdy inny rodzaj sił zbrojnych Rzeczypospolitej. Jak często zaś w historii Polskich Sił Powietrznych (PSP) pojawiały się słowa podobne do tych zaczerpniętych z wspomnień płk. (W/Cdr) pil. Wacława Króla, asa myśliwskiego z okresu II wojny światowej, by „po prostu przy zakąsce i kuflu piwa porozmawiać o tym i o owym”. W lotnictwie polskim spirytualia przewijały się od jego zarania, w ramach „różnych szkół” jego spożywania, gdyż owe tradycje weszły doń z kawalerii, piechoty, artylerii i Marynarki Wojennej, bo z takiego personelu rodziły się jesienią 1918 roku lądowe i morskie siły powietrzne niepodległej

Rzeczypospolitej. W dobie II Rzeczypospolitej, w okresie do 1939 roku, dominował „narodowy” sposób spożywania spirytualiów, oparty na alkoholach mocnych. W każdym lotniczym garnizonie znajdowały się kasyna oficerskie i podoficerskie, w których można było znaleźć szeroki wybór alkoholi, choć obowiązywały w nich często „wewnętrzne prawa”, takie jak w 2. Pułku Lotniczym w Krakowie.

Tam, gdy „zza miedzy”, a raczej z za parkanu zaglądnął do kasyna oficerskiego oficer sąsiadującego z lotnikami 8. Pułku Ułanów ks. Józefa Poniatowskiego, rozmowy lotniczej braci cichły, a gdy „gość” opuszczał teren lokalu, wszystko wracało do normy. W kresowych Pułkach Lotniczych, ze względu na odległość od centralnych władz lotniczych, kasyna oficerskie rządziły się „swoimi prawami”, a prym wiodły tu 11. Pułk Myśliwski w Lidzie i 5. Pułk Lotniczy w Lidzie-Wilnie, gdzie w kasynie i bibliotece można było natrafić na wymieszane ze sobą... książki i „książki”.

Tradycją na stałe związaną z lotniczą fantazją były bale lotnicze, na które zapraszano – podobnie jak i obecnie – śmietankę towarzysko-polityczną, podczas których dominowały produkty lwowskiej wytwórni Baczewskiego, która od 1782 roku po rok 1944, kiedy to „wyzwoleńcza” Armia Czerwona zdewastowała lwowską wytwórnię, kształtowała jakość spirytualiów dbając o własne „dobre imię”. Warto w tym miejscu wspomnieć, że Jacek Aleksander Baczewski, rocznik 1923, Lwowianin, wywodzący się z owej rodziny, którego nazwisko stało się „kultowym” w historii spirytualiów, w okresie II wojny światowej był w stopniu kpr. mech., żołnierzem personelu naziemnego w osławionym 303. „Warszawskim” Dywizjonie Myśliwskim im. Tadeusza Kościuszki. Gdy na XXII Krajowym Festiwalu Piosenki Polskiej w Opolu w 1985 roku nagrodę dziennikarzy otrzymała piosenka Niech żyje bal – słowa autorstwa

Agnieszki Osieckiej, wykonanie Maryli Rodowicz, nie przypuszczały one zapewne, że mogą trafić na strony tego opracowania. A Dlaczego? Bo lotnicy potrafią się bawić, a tradycja lotniczych bali przyjęła się szybko. Lotnicza fantazja tak silnie powiązana z obyczajami kawaleryjskimi nie tylko w symbolice sił powietrznych obowiązuje do dziś, choć w okresie II Rzeczypospolitej do wileńskiego 13. Pułku Ułanów, sąsiadów 5. Pułku Lotniczego w Lidzie-Wilnie, nie zawsze goście zjeżdżali tłumnie, gdyż miał on w swym składzie szwadron... mahometañski, a nie każdy z gości miał ochotę tylko na miody sycone.

Poczytny „Światowid” w jednym z numerów z 1925 roku informował, że w Teatrze Starym w Krakowie zebrali się „wybitni goście na krakowskim Balu Lotników”, a było to „świadectwem wielkiej pomysłowości z jednej, a sympatii całego społeczeństwa z drugiej strony” zaś na bal „przybyli obok rzeszy najwytworniejszego towarzystwa i przedstawiciele miejscowych władz”. Bal otwierał wojewoda krakowski, Władysław Kowalikowski, w obecności wiceministra robót publicznych Henryka Dudka, komisarza rządu Zdzisława Wawrauscha, i prezesa krakowskiej Izby Skarbowej – dr. Józefa Gregera. Sala Teatru Starego została nad wyraz oryginalnie przystrojona, gdyż po raz pierwszy w historii budynku zmontowano i podwieszono pod sufitem... samolot myśliwski typu Spad XIII C 1 z krakowskiego 2. Pułku Lotniczego. Prasa nie podała, kto prowadził ów bal, czy był też wodzirejem i czy tańczył, zaś fotografia autorstwa Stanisława Muchy pozwala stwierdzić, że lotnicza gala była przednia.

Bal inaugurujący 100-lecie polskich skrzydeł w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego z 10 II 2018 roku, gdy w Pucku po raz kolejny obchodzono uroczyste rocznicę zaślubin Rzeczypospolitej z Bałtykiem z 1920 roku, nie był zatem pierwszym w historii, choć kolejnym w cyklu „hangar party”, zaś zmiany polityczne, jakie zaszły w kraju w 1926 roku pozwalają sądzić, że szczególnego znaczenia nabrały słowa i dziś nic nie tracące ze swego

znaczenia przywołanego wcześniej szlagieru z lat 80., iż w przypadku kolejnego krakowskiego balu... „drugi raz nie zaproszą nas wcale”.

Jak można, zaglądając do popularnych szkietek 50. czy 100., nie wspomnieć dęblińskiego „Piekietka”, które do dziś tętni życiem, choć lwowskich produktów wytwórni Baczewskiego z dwudziestolecia międzywojennego się tam już obecnie nie znajdzie. Jednak w świecie zielonego, a od roku 1936 stalowego munduru okryło się ono szczególną sławą. Od 1927 roku, gdy „Szkola Orląt” zawitała na stałe w widły Wieprza i Wisły, jej kadra, jak i podchorążowie ulubili sobie w Pałacu Jabłonowskich owo miejsce. Pchor. Witold Łanowski, w okresie II wojny światowej słynny z „niewyparzonej gęby” „Lanny”, tak opisywał swą drogę do „Piekietka”:

„Uczelnia wojskowa [Szkola Podchorążych Lotnictwa] w Dęblinie składała się z głównego gmachu w kształcie podkowy, z surowo wyglądającym, ale nieskazatelnie czystym wejściem, oraz wielkiej jadalni usytuowanej na tyłach środkowej części podkowy. Bezpośrednio nad jadalnią znajdowała się „cicha” sala do nauki i sala gimnastyczna. Trzy kolejne roczniki, w tym nasz nabór, zajmowały główny budynek. Oficerowie mieli osobną jadalnię oraz mały klub w piwnicy, zwany «Piekietkiem». Podchorążowie [SPL] trzeciego roku zyskiwali w tym gnieździe rozputy przygotowanie do przyszłego życia towarzyskiego!”.

„Wino, kobiety i śpiew”. Jakże stare i znane motto, typowe w „lotniczym świecie”. Jego wyznawcami w okresie swej edukacji lotniczej w SPL w Dęblinie przed 1939 r. były późniejsze, trzy „latające legendy”, a wówczas, trzech podchorążowie Jan Zumbach, Mirosław Ferić i Witold Łokuciewski, którzy w edukacyjnym rankingu asami nie byli. Jednak sława „trzech muszkieterów” z „Piekietka”, z XI promocji w 1938 r. przetrwała do dziś. Tradycja corocznych bali podchorążych w Pałacu Jabłonowskich, choć sala balowa znajduje się nad „Piekietkiem”, gdzie nie mogło zabraknąć

spirytualiów, utrzymała się do dziś, jednak starego, „piekielnego” wystroju ów położony w piwnicach lokal obecnie nie ma. Czas i zmiany ustrojowe zrobiły swoje, a przecież to z fresków naściennych wzięła się nazwa „Piekiełko”, gdzie dziś zaglądnąć może każdy, nawet z grona tzw. „dęblińskich przeklętych”. Z alkoholem związana jest słynna historia z 26 IX 1939 roku, kiedy to porwanym z rumuńskiego lotniska w Bukareszcie samolotem rozpoznawczo-bombowym typu PZL-46/II „Sum”, pilotowanym przez pilota doświadczalnego Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL), inż. Stanisława Riessa, po starcie o godz. 13.45, przyleciał wraz z jego załogą do okrążonej przez Wehrmacht Warszawy, wysłannik Naczelnego Wodza Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego mjr dypl. Edmund Galinat. Start odbył się pod pretekstem odprowadzenia samolotu na lotnisko fabryczne rumuńskiej wytwórni lotniczej IAR w Braszowie, zaś lądowanie miało miejsce około godz. 18.00 na Lotnisku Mokotowskim pomiędzy

liniami okopów obu armii, po długim – ponad 1000 km – i wyczerpującym locie na dużej wysokości, podczas którego załoga nie używała masek tlenowych, zaś oficer ukryty w luku bombowym, z wyżej wymienionego powodu mocno został doświadczony zdrowotnie podczas owej podróży. W świetle materiału pamiątkarskiego, wyżej wymieniony oficer Wojska Polskiego miał, stanąwszy przed obliczem niebawem dowódcy konspiracyjnej Służby Zwycięstwu Polsce (SZP) gen. bryg. Michała Karaszewicza-Tokarzewskiego, ps. „Doktor”, „Stawski”, „Stolarski”, „Torwid”, znajdować się w stanie upojenia alkoholowego. Czy było tak w istocie? Wskutek ciężkich warunków atmosferycznych podczas lotu, nienawykły do zaistniałych warunków organizm „podał się”, a po wylądowaniu „zasilony” został „setką dla kurażu” przez piechurów broniących pozycji na lotnisku. To spowodowało wspomniany stan „niedyspozycji”, który opisywany jest w literaturze przedmiotu.

Wrażenia kpt. pil. Bolesława Orlińskiego z pierwszego lotniska w Omsku

Podczas swojego słynnego lotu z Warszawy do Tokio w 1926 roku Bolesław Orliński i jego mechanik Leonard Kubiak 29 sierpnia wylądowali na swoim dwupłatowcu *Bregue 19* w Omsku, dużym mieście w zachodniej Syberii. W wydanym w następnym roku książce „*Mój lot Warszawa-Tokio-Warszawa*”, Orliński krótko relacjonuje swoje wrażenia z tego miasta. Interesuje nas fakt, że polska załoga odwiedziła najstarsze lotnisko Omska w ostatnich latach jego istnienia.

„Dalszy lot do Omska już był raczej wypoczynkiem po pierwszej ciężkiej części tego etapu. Zmrok już zapadał, gdy dostrzegłem zdaleka Omsk. Miasto okazało się bardzo rozległe i niezbyt łatwo udało mi się znaleźć lotnisko. W Kazaniu mówiono mi, że znajduje się ze strony zachodniej miasta, w rzeczywistości było położone o kilka kilometrów na wschód”.

Na zachód od miasta, na lewym brzegu rzeki Irtysz, rzeczywiście budowano już nowe lotnisko (jest tam do dziś). Pierwsze lotnisko znajdowało się we wschodniej części miasta, w pobliżu starego hipodromu. Uruchomiono je w 1918 roku, podczas rosyjskiej wojny domowej. Była to na przemian baza dla lotnictwa Białej Armii admirała Kołczaka, Korpusu Czechosłowackiego (który miał szkołę lotniczą, używany tam samolot amerykańskiej produkcji *L.W.F. Model V* można dziś oglądać w Narodowym Muzeum Technicznym w Pradze) i wreszcie Armii Czerwonej.

Od 1925 roku na lotnisku stale bazowały dwa samoloty *Sopwith* i *Nieuport* należące do organizacji paramilitarnej – Towarzystwa Przyjaciół Lotnictwa (Ziemi Omskiej).

„Lotnisko omskie nie jest widocznie zaliczane do

najlepszych w Rosji Sowieckiej. Zaledwie kilka drewnianych hangarów świadczyło o tem, że stacjonują tam wojska lotnicze. Z chwilą wylądowania kilkudziesiąt osób otoczyło samolot. Dziennikarze i fotografowie przez parę minut mnie atakowali, specjalnie interesując się ostatnim etapem mego lotu”.

Przerwał tę indagację naczelnik lotniska, który pierwszy złożył mi życzenia z powodu szczęśliwego przylotu. Po chwili przyłączył się do niego dowódca garnizonu. Wysoki, barczysty, o niezwykle pocziwej twarzy „komandir”, odrazu oświadczył, że był niegdyś podoficerem gwardji cesarskiej, obecnie zaś dowodzi dywizją. Prostotą swoją dziwnie mnie ujął.

Wziął mnie pod ramię i przeciskając się przez tłum, poprowadził mnie do samochodu. Gdy już wsiadaliśmy do samochodu, jakiś mizernie ubrany człowiek odłączył się od tłumy i przysunął się bliżej.

— Proszę pana, a czy dawno pan z Polski? — odezwał się do mnie po polsku z bardzo wyraźnym

akcentem rosyjskim.

— A czyż pan Polak?

— A tak, proszę pana, ja sam ze Lwowa, austriacki wojennoplennyj [ros. jeniec wojenny].

Znać było, że już słabe są nici, które go łączą z ojczyzną. Byłem dla niego raczej sensacją, wzbudzającą jakieś niewyraźne reminiscencje.

Wieczorem komendant zaprosił mnie na kolację. Dużo i barwnie opowiadał o swojej fantastycznej karierze, o niezwykle wysokim poziomie moralności w Rosji sowieckiej, o poczuciu godności własnej każdego obywatela sowieckiego.

O godzinie 5 rano rozpocząłem budzić ze snu Kubiaka.

Nie mieliśmy do dyspozycji samochodu. Rozklekotaną dryndą, zaprzęzoną w małego konika syberyjskiego, pojechaliśmy na lotnisko. Dowódca dywizji był już na miejscu. Życzliwie nas pożegnał i zachwalając jeszcze raz Omsk, zapowiedział, że gdy w powrotnej drodze



Pierwsze lotnisko w Omsku (ok. 1925-1930)

wyląduję, bardziej szczegółowo pokaże mi miasto.
Zapuściłem motor. Po parominutowej próbie już zamierzałem startować, gdy nagle z pod samolotu rozległ się charakterystyczny dźwięk.

— Kicha nawaliła!

Do kiszek w podróży nie miałem szczęścia. Mając nowe kichy na kołach, zabrałem ze sobą cztery zapasowe. W Tokio odświeżyłem zapas, zabierając trzy sztuki. I mimo to w drodze powrotnej Kubiak w Moskwie musiał łątać kichy.

Przykry ten epizod zatrzymał nas jeszcze przez godzinę w Omsku. Pogoda jednak mi sprzyjała. Mogłem w powietrzu nadrobić czas stracony na ziemi.

Niestety, nie wiadomo jeszcze, kim był ten dowódca garnizonu polskiego pochodzenia, ani jakie były jego losy w latach terroru w ZSRR i „operacji polskiej” NKWD. To pytanie wymaga dalszych badań.

Igor Kapski

Z bitewnych pól

Gwałty Rosjan

W numerze 28 z 8 kwietnia 1915 r. „Gwiazdka Cieszyńska” zanotowała (s.1):

Gwałty w genach zapisane.

„Gwałty Rosyan na Rumunach bukowińskich. Z wojennej kwatery prasowej donoszą. Długi szereg haniebnych aktów gwałtu, jakich dopuścili się Rosyanie na ludności rumuńskiej na Bukowinie, znajduje charakterystyczne uzupełnienie w następujących urzędowo stwierdzonych faktach. Pochodząca z rumuńskiego rodu szlacheckiego właścicielka dóbr w Z. została znieważoną i pozbawioną całej gotówki w kwocie 3000 Koron. Kudoksyusz Ursaki, właściciel dóbr w Banilla, został ciężko pobity. Jerzy Idozan, poważany właściciel posiadłości w Ostricy, został na ulicy bez powodu zastrzelony. Córka pewnego

wybitnego obywatela rumuńskiego w Radowcach, została w obecności matki przez 5 żołnierzy rosyjskich znieważona. Dyrektor szkoły rolniczej w Radowcach, Molrescul, został obrabowany. Grecko-orientalny kapłan w Radowcach, Włodzimierz Tomini, został obity i obrabowany, a żona jego tylko przez to uniknęła znieważenia, że wybiegła w nocy mimo silnego mrozu na ogród i uciekła. Natomiast żona pewnego rumuńskiego obywatela w Radowcach nie mogła się uratować i została publicznie znieważoną. Burmistrz we Fratau, Costea, tamtejszy starszy nauczyciel Guga i nauczyciel Golibaba zostali obrabowani i strasznie obici. Wszystkie te okrucieństwa popełniono pod oczyma oficerów rosyjskich.”

Stanisław Januszewski

Z cyklu: „W gazetach (lub czasopismach), ...”

Jak ustrzec się reklam

Diagnoza zagrożenia

W przestrzeni publicznej, w gazetach lub czasopismach, w programach tv, radia i w internecie, w naszych smartfonach. Wszędzie gdzie tylko to jest możliwe – atakują nas reklamy. Już wiemy (patrz felieton pt: Reklama” Kpt „Nemo”), że *pierwsze reklamy to, krzyżące przekupki na targach. Im która była głośniejsza, tym więcej sprzedawała.* Obecne też są krzykliwe. I głośniejsze niż niereklamowa reszta przekazu. Choć nie

zawsze. Natomiast podstępnie „zawierają lokowanie produktu”. Starają się być atrakcyjne – jak np. te reklamujące piwo – opowiadające historie próbujące wciągnąć widza w tę opowieść z pogranicza śmiechu, bajki, absurdu. W to, co się nam – potencjalnym klientom – podoba. Potwierdzają to badania naukowe, zlecane przez producentów reklam. Dzięki temu trafiają do naszych oczu i uszu reklamy spersonalizowane. Zmuszają nas do zapoznawania się z ich treścią. Czy tego chcemy – czy nie. Teoretycznie reklama nie może być kierowana do dzieci, ale zabawki na sklepowych półkach są w zasięgu ich wzroku i ręki. I co ciekawe, te, po które mogą sięgnąć dzieci, należą do tańszych – kosztują około 20 – 30 złotych. Marudzące dziecko łatwiej namówi rodzica na wydanie takiej sumy. Dorośli zastanawiają się nad zakupami, porównują produkty i ceny, czytają etykiety. Dzieci nie. Jeśli ktoś nie zgadza się z powyższą diagnozą, niech najpierw ją sprawdzi na dowolnej grupie dzieci, i dopiero wtedy niech podniesie rękę (i naciśnie przycisk).

Reklama jest wszędzie i działa w różnych formach. Zegary odmierzające czas reklam, by zatrzymać widzów przed telewizorami i monitorami komputerów, smartfonów. Śmieszne pytania z odpowiedzią na koniec bloku reklamowego. Mamy serie reklamowe – żeby zobaczyć, co się zdarzy dalej, trzeba doczekać do końca bloku reklamowego czy wręcz oglądać następny. Są również reklamy z jakąś intrygą. Najpierw nie wiadomo o co chodzi przez dwa tygodnie i ludzie się zastanawiają, co to za reklama, a potem reklamodawca odkrywa karty. Bywa też odwrotnie. Najpierw trafia do nas cała historia, a następnie już tylko skrócona. Przecież już ją znamy – pozostaje jedynie ją utrwalić w naszych myślach tylko charakterystycznymi obrazami, hasłami. No i oczywiście jest taniej, niż gdyby ją emitować dalej w całości. Każda sekunda na ekranie drogo kosztuje reklamodawców.

Posługują się oni też szczególnymi kolorami. Ludzie szybciej reagują na żółty, który kojarzy się z informacją. Za wyjątkowo przyjazny kolor uważamy niebieski. Wykorzystywany jest więc nie tylko w politycznych kampaniach, ale również w reklamach produktów. Nieprzypadkowa jest także czcionka, jaką stosuje się na ekranie. Im krój pisma jest prostszy, tym łatwiej przekaz dotrze do naszej świadomości. Panuje również przekonanie, że zdjęcia z osobami o większych żrenicach oczu lepiej skupiają uwagę. Przyciąga nas także wszystko, co jest związane z seksem, dlatego do reklam wybiera się atrakcyjne seksualnie osoby.

Jak ustrzec się reklam

Możemy kupić sprzęt, który nagra film bez bloków reklamowych. Część osób decyduje się też na dodatkowe opłaty za różne usługi, aby tylko reklam nie oglądać. Ale reklamodawcy i tak znajdą sposób na dotarcie do klientów. Postawią na przekaz bezpośredni i tak zwany marketing szeptany, czyli przekazywanie informacji o produkcie z ust do ust. Będzie go więcej na serwisach społecznościowych. Będziemy dostawać zaproszenia od znajomych do różnych grup tematycznych albo związanych z jakimś przedsięwzięciem. A to już jest reklama jakiegось produktu czy idei.

Są tacy, którzy twierdzą, że reklama na nich nie działa. Ale to w ogóle nie jest możliwe. To stereotyp. Jak nie działa na takich to medium, to inne. Jak nie telewizja, to prasa, jak nie radio, to internet, a jeśli ktoś lubi być traktowany specjalnie, to może zaproszenie na prestiżowy koncert lub sponsorowane zawody golfa. Często ciekawe, dobrze zrobione kampanie reklamowe zawierające oryginalne i ciekawe historie. Towarzyszy im świetna muzyka. Znaczenia nabiera promowanie się w portalach społecznościowych oraz tzw marketing „szeptany”. Firmy coraz częściej organizują imprezy, koncerty, nietypowe zawody sportowe. Ludziom nie kojarzy się to wprost z reklamą, ale nią jest.

Dzisiaj dobra reklama to taka, która wykorzystuje wszystkie te możliwości. Reklama telewizyjna powinna mieć swoją kontynuację w Internecie i w różnego typu tzw „ventach”. Wówczas z pewnością dotrze do

odbiorców. Wszechobecne reklamy budzą niechęć u – badanych przez ankieterów – klientów ale nie tracą przez to skuteczności. Reklamy, to manipulacja, której coraz częściej jesteśmy świadomi, która coraz częściej budzi w nas niechęć, jednocześnie nie tracąc na skuteczności.

Jak więc ustrzec się reklam?

W PRL-u system totalitarny próbował nam wmówić różne bzdury. Reklamował własną wizję świata. W tym celu nie mówiono prawdy albo nie informowano o niektórych faktach. Oczywiście po to abyśmy byli szczęśliwi wszechobecną opieką ówczesnego państwa. Część ludzi przyjmowało te przekazy bezkrytycznie. Z czasem coraz więcej osób – intuicyjnie – przestawało im ufać, i je słuchać. Czyli, robiło odwrotnie to o co systemowi chodziło. Obecnie nikt (chyba?!) nie uwierzy jakiegokolwiek informacji z tamtego okresu (np. z „Dziennika telewizyjnego”).

Dziś, podobnie jak w PRL-u, reklamy nie mówią nam całej prawdy i nie informują nas o niektórych faktach. Za to zgodnie, w imieniu reklamodawców („reklamodawcy wszystkich krajów – łączcie się”) próbują nam wmówić różne bzdury, prezentując nam własną wizję kolorowego, wspaniałego świata, którą „łykamy”. Oczywiście po to, abyśmy byli szczęśliwi z zakupu reklamowanego produktu. Przy tym, żadna stacja, gazeta lub czasopismo nie ponosi odpowiedzialności za treść przekazywanych reklam. Rzadko ktoś pozywa reklamodawców za podawanie nieprawdy. A nikt z nas nie jest w stanie wszystkich podawanych informacji sprawdzić przed dokonaniem wyboru zakupu danego rodzaju towaru. A już na pewno tego, co jest podane drobnym drukiem przez trzy – cztery sekundy emisji. Dlatego najczęściej jej ulegamy. Podobnie więc, jak w PRL-u, należy nie tylko nie przyjmować ich przekazów bezkrytycznie lecz przestać im ufać, je oglądać i słuchać. Czyli, robić odwrotnie to, o co im chodzi.

Porady Kapitana „Nemo”

Na dodatek my wszyscy – odbiorcy reklam i potencjalni konsumenci – za te reklamy płacimy. Najlepszym więc rozwiązaniem jest po prostu rezygnacja z gazet (lub czasopism), z telewizora, radioodbiornika, komputera, smartfona i nie angażowanie się w życie społecznościowe. Jeżeli nie będzie odbiorców reklam, to nie będzie do kogo ich adresować. Jest to bardzo trudne w obecnych czasach, ale nie niemożliwe.

Zwróćmy też uwagę, że na całym świecie nie ma sposobu, ani żadnej aplikacji, ba – nawet żadnej reklamy aplikacji, która umożliwiła by automatyczne wyłączenie albo przynajmniej wyciszenie reklam (!) i (odwrotnie) włączanie obrazu i dźwięku po zakończeniu reklamy ! Musimy więc to robić sami. A kiedy ? – natychmiast, w momencie włączenia się reklamy lub informacji nadawcy, że teraz będzie reklama (co jest na szczęście obowiązkowe). Ale może już w momencie poprzedzającego reklamę hasła: „zostańcie z nami” lub – jeszcze wcześniejszego – „autopromocja”. I do czego – w imię zachowania własnej wolności - namawia PT Czytelników, sam to stosując

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.