



Akademia Archeologii Przemysłowej

Muzea Cytadeli Warszawskiej



Mundur podpułkownika pilota Witolda Urbanowicza

2-go września 2023 roku, prowadząc kolejną sesję Akademii Archeologii Przemysłowej, a wziął w niej udział także kolegą Gabriel Beniuk, zwiedziliśmy trzy Muzea znajdujące się na terenie Cytadeli w Warszawie: Muzeum X Pawilonu, Muzeum Wojska Polskiego oraz Muzeum Katyńskie. Na koniec września 2023 roku jest planowane otwarcie jeszcze czwartej placówki muzealnej w tej lokalizacji - Muzeum Historii Polski, którego potężny gmach mogliśmy już z zewnątrz podziwiać.

Wizytę rozczuliśmy od Muzeum X Pawilonu, na którego parking zostaliśmy wpuszczeni przez życzliwą ochronę po telefonicznym przedstawieniu się, że jedziemy z Wrocławia.



Skoczek cichociemny

Cytadela wybudowana przez Rosjan po upadku powstania listopadowego miała "pilnować" Warszawy. Muzeum znajduje się w tej jej części, w której znajdowało się więzienie ze śledczymi i carskim sądem. Byłem tu pierwszy raz, a to miejsce powinien



Budynek Muzeum Historii Polski

odwiedzić każdy polski uczeń - przez różne lata więzionych tu było około 40 tysięcy ludzi, spośród których kilkuset stracono, a tysiące trafiły na Sybir. Więzionych tu było bardzo wielu znanych z podręczników szkolnych Polaków, zarówno z "prawa", jak i z "lewa": Romuald Traugutt, Józef Piłsudski, Roman Dmowski, Feliks Dzierżyński, Ludwik Waryński, Adolf Warski, Adam Asnyk, Stefan Okrzeja, Jarosław Dąbrowski, Julian Marchlewski, Benedykt Dybowski, Aleksander Czekanowski, Bronisław Piłsudski, o.Honorat Koźmiński, ks.Piotr Ściegienny, ks.Stanisław Brzóska, Walery Sławek i wielu, wielu innych. Nieznaną dla mnie ciekawostką była infor-



*Obraz Aleksandra Sochaczewskiego
„Pożegnanie Europy”*

macja o "ucieczce" z X Pawilonu Józefa Piłsudskiego, który symulował chorobę psychiczną, potwierdzoną przez rosyjskiego lekarza niesympatyzującego z caratem, co spowodowało przewiezienie Piłsudskiego na leczenie do szpitala w Petersburgu, skąd uciekł.

Wielkie wrażenie wywiera galeria obrazów malarza

Aleksandra Sochaczewskiego również więźnia X Pawilonu i zesłańca na Syberię. Jego obrazy pokazują straszny los zesłańców - idących w kajdanach na nogach, czasami i kilka lat na miejsce zsyłki, przykutych za jedną rękę do taczki, rozkuwanych tylko dwa razy w roku celem zmiany ubrania z zimowego na letnie i na odwrót. Ciekawostką na obrazach są twarze wytatuowane na policzkach i czole literami K, A, T oraz z wygolonymi na połowie głowy włosami i zarostem - jak wyjaśniła nam Pani z obsługi muzeum, tak oznaczano więźniów kryminalnych, aby byli łatwo rozpoznawalni.



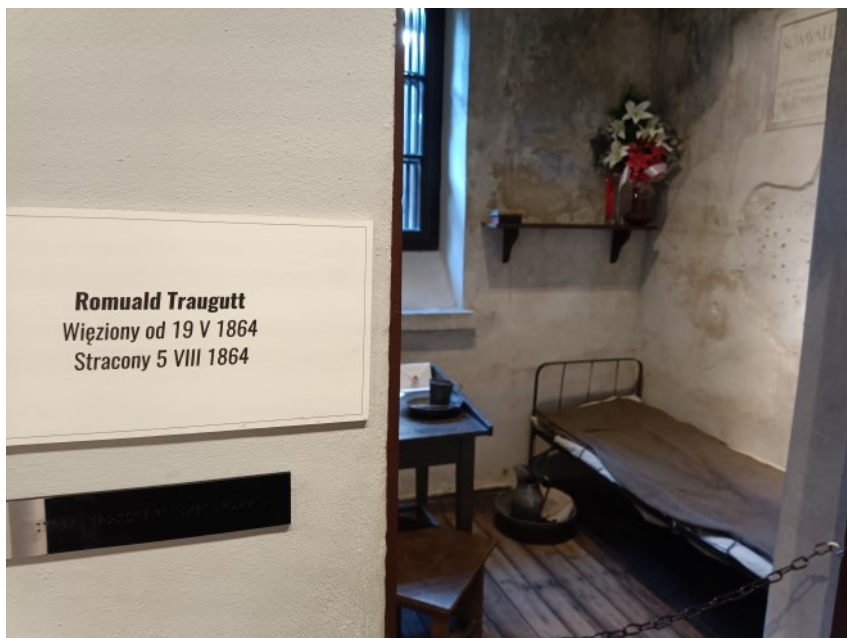
Czołg Renault 17 FT

Zasygnalizowany, a mało znany, jest temat Polaków, którzy za cara dobrowolnie wyjeżdżali na Syberię "za chlebem", a raczej aby się dorobić co podobno niektórym się udawało.



Makieta Warszawskiej Cytadeli

Następnie udaliśmy się do Muzeum Wojska Polskiego otwartego w tej lokalizacji zaledwie dwa tygodnie wcześniej, w pierwszym (z dwóch planowanych) oddanym do użytku budynku, na inauguracyjną wystawę pt. "1000 Lat Chwały Oręża Polskie-



Cela Romualda Traugutta

go". Gmach jest nowoczesny, przestronny, żelbetowy, ze rdzawą elewacją. stalową zaimpregnowaną warstwą tlenku żelaza i płaskim, porośniętym roślinnością dachem. Podobno budynek ma ogrzewanie geotermalne oraz także zamknięty obieg wody, później wykorzystywanej do utrzymania zieleni. Idąc do Muzeum Wojska mijamy po lewej stronie potężny, cały w szarym kamieniu i szkłe budynek Muzeum Historii Polski. Przestronny hol, szatnie, sanitariaty, szafki na bagaż - wszystko zgodne ze współczesnymi standardami. Wita nas informacja o aplikacji do ściągnięcia na telefon, będącą audio-przewodnikiem po wystawie. Aplikacja ściąga się błyskawicznie i o dziwo działa bardzo dobrze prowadząc nas po wystawie. Wystawa jest długim spacerem przez wszystkie okresy i epoki od drużyny wczesnopiastowskiej po żołnierzy wykłętych.

Wybrane zostały chyba najcenniejsze i najbardziej atrakcyjne ekspozyty z bogatych zbiorów muzeum tak, aby zilustrować każdy okres, ale nie zamęczyć zwiedzających nadmiarem przedmiotów. Podobało mi się pokazanie ciekawostek technicznych takich jak np. rapier, który można rozdzielić na dwa bliźniacze, rapier z wydłużaną (rozsuwaną) głównią czy strzelba z ruchomym bębniem na ładunki z połowy XVII wieku. Wrażenie robią przedmioty należące do konkretnych postaci historycznych, zarówno tych po-

wszechnie znanych jak szable Batorego, głównia miecza Zamojskiego czy rewolwer Bema, jak i mniej znanych np. potężna (podobno najcięższa w kolekcji 47 kg!) zbroja husarska Mikołaja Radziwiłła zwanego "Piorunem". Oryginalny, zachowany mundur Jana Kozińskiego dowódcy szarży spod Samosierry pokazuje, że pomimo tak trudnych naszych dziejów pamiątki po bohaterach czasami udało się ocalić. Znany bardzo eksponatem jest czołg Renault FT 17 zdobyty w 1920 roku przez bolszewików i wywieziony w głąb Rosji, a otrzymany w 2012 roku z Afganistanu, gdzie stał na postumencie przed koszarami w Kabulu. Przeszedł remont i konserwację i podobno jest nawet jeżdżący.

Na zakończenie dnia poszliśmy jeszcze do Muzeum Katyńskiego. Ciężko to opisywać, to trzeba przeżyć. Szczególne wrażenie robią relikwiarze - wyeksponowane tysiące przedmiotów osobistych



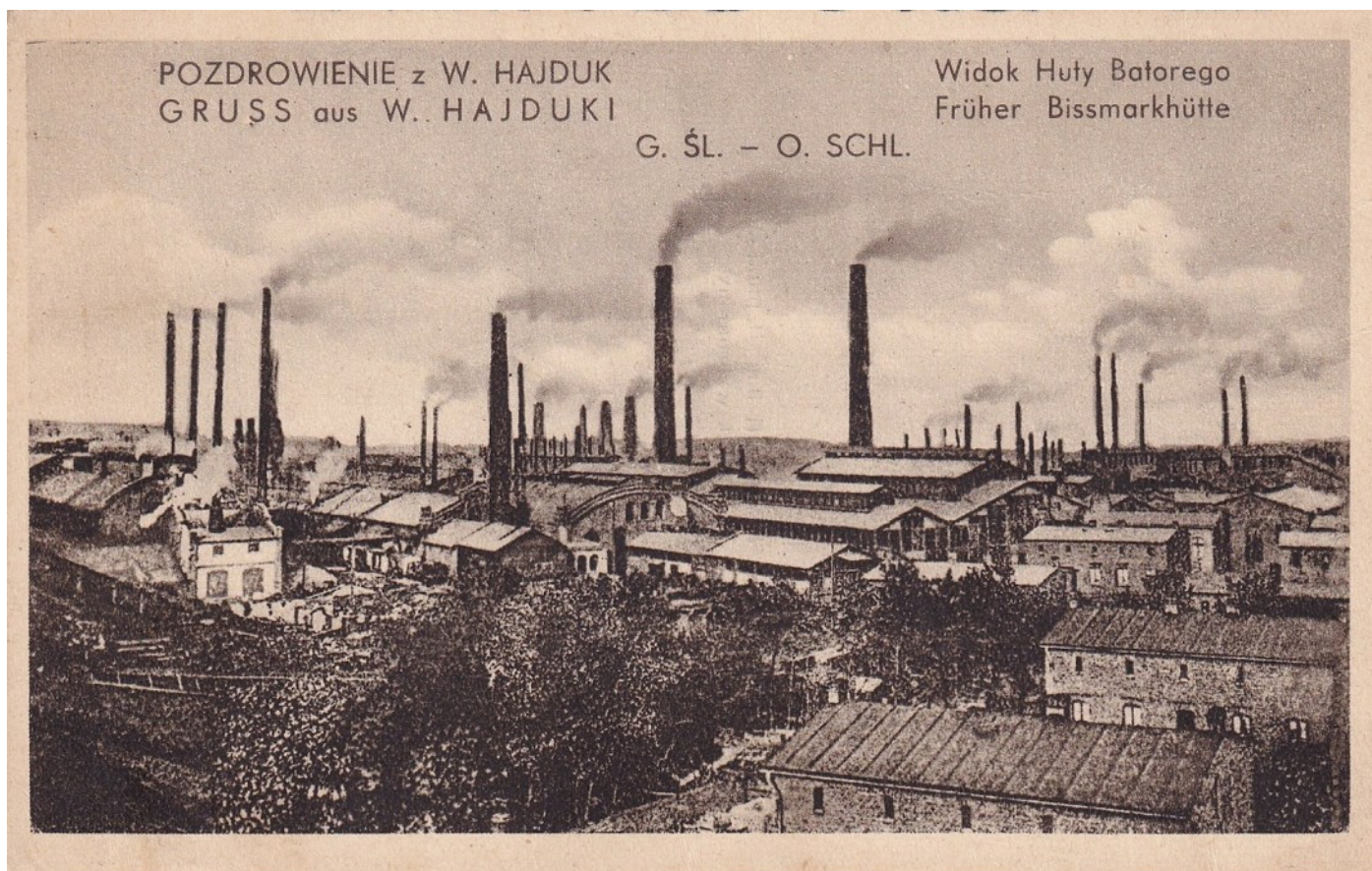
Model amerykańskiego samolotu Albatros D III z 7 Eskadry Myśliwskiej z wojny polsko-bolszewickiej

ofiar wydobytych z mogił w Katyniu, Charkowie, Miednoje i Bykowni. Guziki, nieśniertelniki, grzebienie, manierki, cygarniczki, drewniane pudełka, przedmioty wykonane w obozach, naramienniki, orzełki, buteleczki, tyżki, resztki ubrań i dokumentów. Wstrząsające.

Jacek Król

Historia Przemysłu

150 lat Huty Batory



Lata 1922-1930 Huta Bismarka/Batory

W 1873 roku Kattowitzer Aktiengesellschaft für Eisenhüttenbetrieb czyli Katowicka Spółka Akcyjna dla Hutnictwa Żelaza ze Świętochłowic uruchomiła w Hajdukach (obecnie dzielnica Chorzowa, Chorzów Batory) Hutę. Na cześć kanclerza Ottona von Bismarcka nazwaną Bismarckhütte a wyroby sygnowano literą „B” w koronie. Wydział żelaza pudlarskiego, walcownia bruzdowa i walcownia blach cienkich były jako pierwsze. Od 1890 roku Spółka rozbudowywała Hutę o nowe wydziały; odlewnię staliwa, wydział pieców martenowskich, walcownię rur czy walcownię blach grubych. Przed I wojną światową zakład dysponował własną elektrownią, laboratoriami chemicznymi i dziewięcioma wydziałami, umożliwiającymi produkcję różnorodnych wyrobów stalowych i żeliwnych przeznaczonych dla przemysłu ciężkiego. W trakcie I wojny światowej Huta, pracowała głównie na potrzeby przemysłu zbrojeniowego Cesarstwa Niemieckiego. Po zakoń-

czeniu wojny Bismarckhütte została wykupiona przez niemieckiego przemysłowca Fryderyka Flicka, który połączył ją z Hutą Silesia w Paruszwcu.

W 1922 roku, gdy w wyniku trzech Powstań Śląskich doszło do podziału Górnego Śląska, Bismarckhütte znalazła się na terenie Polski. Kilka lat później huta weszła w skład przejętego przez państwo koncernu, Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. W ramach akcji polonizacji na Górnym Śląsku, zwolniono niemieckich dyrektorów i wydano zarządzenie wprowadzające język polski jako urzędowy. Dokonano też zmiany nazwy Huty Bismarck na Hutę Batory, co było podyktowane koniecznością zachowania znaku firmowego, litery „B” w koronie. W trakcie II wojny światowej Huta pracowała na potrzebę niemieckiego przemysłu zbrojeniowego więc władze okupacyjne powróciły do niemieckiej nazwy zakładu.

Po zakończeniu II wojny światowej Huta Batory



Logo Bismarckhütte

przeszła na własność państwa. Po wielu modernizacjach w latach 50. i 60. XX wieku Huta pracowała sprawnie i wydajnie do 1992 roku, kiedy to po zakończeniu procesu transformacji ustrojowej, została przekształcona w spółkę akcyjną. Restrukturyzacja zakładu zakończyła się podziałem Huty na kilka samodzielnych spółek a w ramach Huty Batory pozostały jedynie dwa wydziały, stalowni i walcownia rur.



Spotkanie autorskie z Adamem Frużyńskim

W latach 2005-7 poszczególne części Huty wykupiła



Okolicznościowa gazetka

spółka Alchemia S.A. z Warszawy. Nowy właściciel utworzył, na swoje potrzeby, oddziały; Walcownię Rur Batory, Stalownię Batory, Kuźnię Batory, Laboratorium Badań Batory, Dział Zakupów, Dział Handlowy.

W związku z tegorocznym jubileuszem Huty Batory, na terenie Muzeum Hutnictwa w Chorzowie przygotowano rodzinny festyn pod nazwą „150 lat w koronie. Jubileusz Huty Batory”. W scenerii Muzeum, które znajduje się na terenie Huty Kościuszko, zorganizowano blisko 70 wydarzeń, m.in. wesele hutnicze z obsadą 100 osobową tj. widowisko na którym gośćmi byli wszyscy przybywający do Muzeum oraz warsztaty, rozmowy, pokazy czy koncert. Ponadto urządzono spacer po Chorzowie Batorym i zwiedzania działających tam zakładów. Dla rodzin z dziećmi były walki robotów, inscenizacja tradycyjnego przemianku hutniczego, spotkania z gośćmi, pokaz archiwalnych zdjęć, interaktywny koncert orkiestry dętej, warsztaty naukowe czy retro-kryminalna gra terenowa „DETEKTYW BATORY NA TORIE”. Jubileuszową pamiątką okazał się spe-



Członkowie Komisji Historii SITPH, Ewa Grzegorzak-Łoposzko i Adam Beluch

cialnie napisany, przez Bożenę Donnerstag, na tę okazję jednoaktowy spektakl w języku śląskim pt. „Ino na Batorym. Jak Florek z Hajduka został hutni-

kiem”. We wrześniową sobotę przeczytali go akto-
rzy Teatru Reduta Śląska. Jednym z wielu wydarzeń
na terenie Muzeum było też spotkanie autorskie z
Adamem Frużyńskim, którego książkę pt. *Huty żela-
za i stali*, polecałam w poprzednim numerze *Ar-
cheologii Przemysłowej*. Obchody „150 lat w koro-
nie. Jubileusz Huty Batory” w ramach projektu
„Tradycje hutnicze: ochrona i popularyzacja” zosta-
ły dofinansowane ze środków Ministra Kultury i
Dziedzictwa Narodowego pochodzących z Fundu-
szy Promocji Kultury.

Wracając do Bismarckhütte, to była ona nie tylko
żywicielką ale i opiekunką, wybudowała zakładowe
mieszkania dla swoich żonatych pracowników. Dla
nieżonatych powstał hotel robotniczy z miejscami
noclegowymi, stołówką, kuchnią, biblioteką i ogro-
dem. Dla ułatwienia życia rodzin hutniczych wybu-
dowano pralnię i przedszkole. Z kolei dla chorych
pracowników powstał hutniczy szpital a dla zdro-
wych budynki kasyna (dla urzędników) i kantyny
(dla robotników). Natomiast najokazalszym był i
jest nadal, budynek zarządu z 1915 rok.

*Ewa Grzegorzak-Łoposzko
Komisja Historii SITPH*

Budownictwo wodne

Europejski unikat — jaz segmentowo-zasurowy Rędzin



Jaz Rędzin od dolnej wody z brzegu lewego

Jaz Rędzin stanowi jeden z najpiękniejszych zabyt-
ków techniki hydrotechnicznej. Jaz trójprzęstowy

segmentowo-zasurowy (z przepławką dla ryb i
kładką komunikacyjną, roboczą, technologiczną

nad jazem oraz mostem jazowym nad przęsłem środkowym).

Połączenie w jazie rozwiązań właściwych dla jazu segmentowego i zasuwowego, obsługiwanych z mostu jazowego, stanowi o wyjątkowych walorach historyczno-technicznych i funkcjonalnych budowli Rędzina, jedynej tego typu na Odrze, na rzekach Polski i unikatowej w Europie. (Krzysztof Broś, „Problemy eksploatacyjne jazu Rędzin na Odrze, projekt remontu zabytkowego obiektu”, <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-0d82a70a-f355-48b8-bb62-c26d4a633106>). Znajdujemy tu rozwiązanie usytuowania segmentu zastosowane na Jazie Bartoszewice (1913-1917). Między śluzą a jazem ulokowano osiedle przystopniowe – największe na Odrze. Część budynków rozebrano w związku z budową filaru mostu obwodnicy autostradowej Wrocławia.



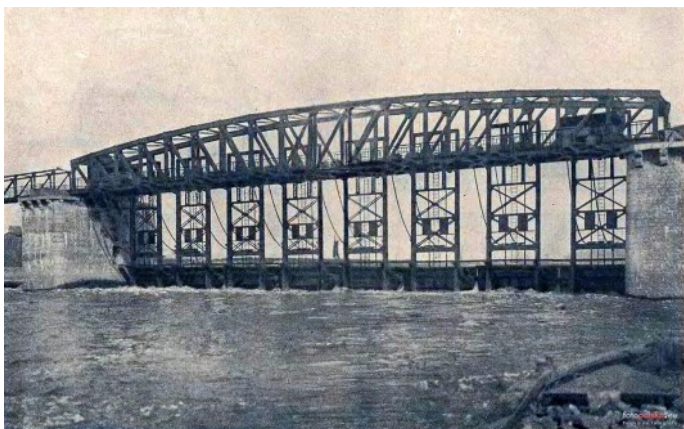
Widok stopnia wodnego Rędzin od wschodu. Fot.: Marian Mokwa.



Budowa mostu obwodnicy autostradowej Wrocławia nad stopniem wodnym Rędzin – symbolu wyższości drogi lądowej („bitej”) nad drogą wodną.

Budowa stopnia wodnego Rędzin była związana z wielkimi robotami mającymi na celu ułatwienie przepływu wielkich wód na górnej i środkowej Odrze. W założeniu jaz i śluza gwarantowały spiętrzenie wody w Odrze powyżej Rędzina w celu poprawienia warunków żeglugi głównie do portów i stoczni wrocławskich

poniżej stopni: Mieszczańskiego, Psie Pole i Różanka. Stopień miał sprostac potrzebom dużej przepływowości zarówno wód powodziowych jak i żeglugi.



Jaz Rędzin 1924 r.

W 1913 roku istniał już projekt założenia spiętrzającego. Jaz Rędzin budowany był w latach 1913–1917. Dalsza jego rozbudowa trwała do 1926 roku.

Zastosowanie w jazu kombinacji segmentów z zasuwami to znane i szeroko stosowane rozwiązanie w hydrotechnice. Ale ich połączenie z operacyjnym mostem jazowym (specjalnie do tego celu wybudowanym) i dodatkowe przesuwanie zasuw po niezależnie podnoszonych odrzwiach – to rzadkość. Stanowi to o wyjątkowych walorach historyczno-technicznych budowli – jedynej tego typu w Europie. Takie kombinowane rozwiązanie umożliwiało spławianie z wrocławskich stoczní rzecznych budowanych statków o znacznie większych rozmiarach niż wymiary śluz oraz przepuszczanie największych wezbrań powodziowych czy pochodó lodów.

Do 1917 roku zrealizowano konstrukcję jazu w postaci czterech filarów betonowych posadowionych na brzegach i w nurcie Odry. Jaz otrzymał dwa

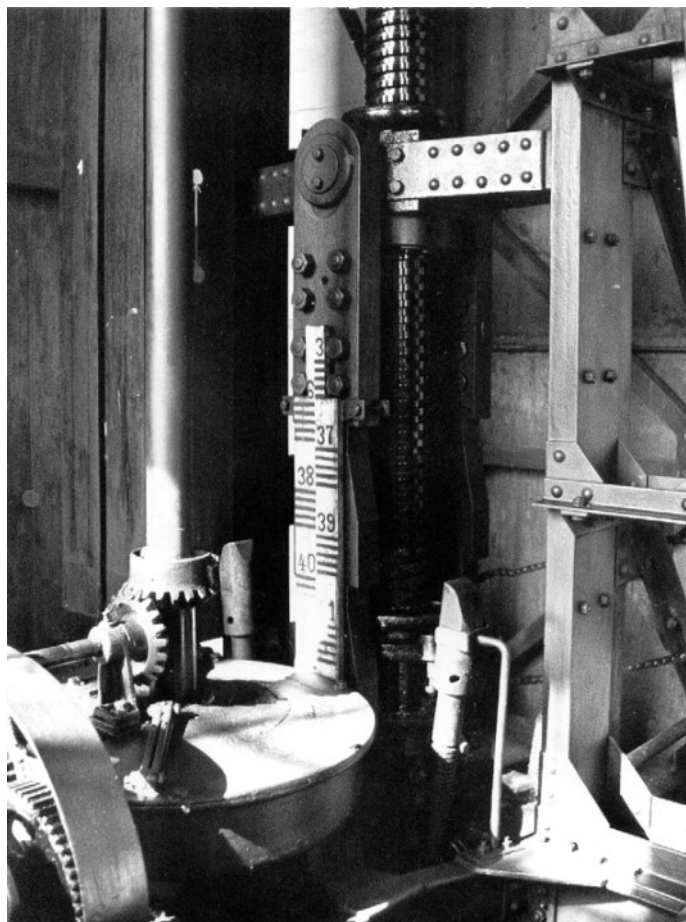


Jaz segmentowo – zasuwowy Rędzin podczas przepuszczania wód powodziowych (położone segmenty, podniesione zasuw) – widok od górnej wody.

skrajne przęsła segmentowe oraz środkowe (typu mostowego) składające się z ośmiu zasuw. Nadbudowę filarów jazu wykonała firma Louis Eilers z Hannoveru. Segmenty jazu wykonywały firmy: Eisenwerk Nagel & Kämpf z Hamburga oraz Linke-Hofmann-Werke z Wrocławia. Windy do napędu segmentów wykonała firma Schmidt, Kranz & C.O.



Jaz segmentowo – zasuwowy Rędzin podczas podnoszenia odrwi (z podniesionymi zasuwami) pod mostem jazowym nad przęsłem środkowym.

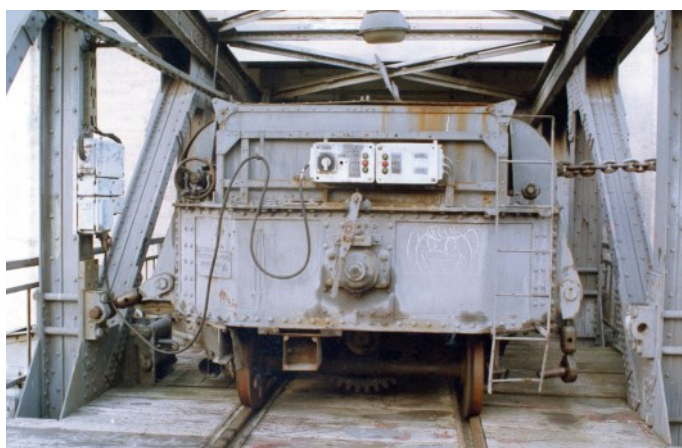


**Winda jazowa
zamknięcia segmentowego.**



Jaz segmentowo – zasuwowy Rędzin. Widok mostu z torami dla wciągarek wózkowych oraz jednej z dwóch wciągarek.

z Nordhausen. W 1923 roku na środkowym prześle mostu jazowego wykonano torowisko, na którym ustawiono dwie wciągarki wózkowe do unoszenia zasuw i podnoszenia prowadnic zasuw (odrzwi). Most jazowy stanowi integralną część budowli. Jego długość wynosi 228,0 m (133,0 m nad jazem oraz 95,0 m nad terenem zalewowym). W 1924 roku istniał projekt nadbudowy filarów jazu w konstrukcji drewnianej szkieletowej – charakterystycznej dla architektury pruskiej początku XX wieku. Ostatecznie wykonano nadbudowę żelbetową. W



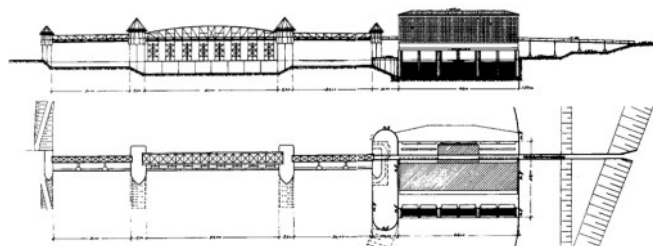
Wciągarka wózkowa zadokowana w konstrukcji mostu — gotowa do pracy.

1926 roku jazy segmentowe zostały wyposażone w windy do napędu segmentów. Jaz zasuwowy wyposażony w dwie wciągarki wózkowe do niezależnego unoszenia ośmiu zasuw i podnoszenia prowadnic zasuw (odrzwi) pod most jazowy. Jazy segmentowe posiadają oryginalne windy do unoszenia segmentów jazu.



Tabliczka na wciągarcie wózkowej z nazwą firmy i rokiem produkcji.

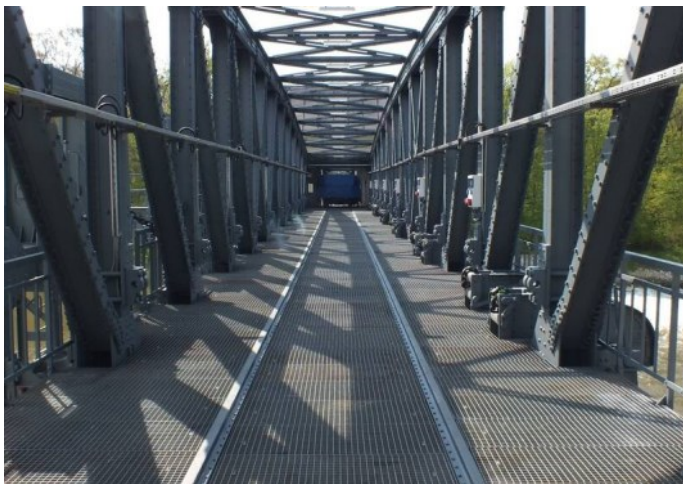
Między jazem a osiedlem przystopniowym przewidziano miejsce pod elektrownią wodną. W latach 1926-1927 powstało kilka projektów elektrowni wodnej wyposażonej w hydrozespoły z turbinami Kaplana. Rozważano też inne lokalizacje elektrowni wodnej. Projektów nie zrealizowano.



Widok od górnej wody oraz rzut jazu stopnia Rędzin z niezrealizowaną prawobrzeżną elektrownią wodną. W prawym przycięciu jazu - przepławka dla ryb.

W latach 70-tych XX wieku rozważano przebudowę jazu na sektorowy. Kryzys gospodarczy lat 70-tych i 80-tych XX wieku uratował zabytkową konstrukcję jazu przed przebudową. Zabrakło środków na kosztowny demontaż istniejących urządzeń jazowych. W latach 1989 – 1993 wymieniono skorodowane elementy segmentów i zasuw na jazu. Remont kapitalny jazu przeprowadziła firma hydrotechniczna „TAN”.

18 grudnia 2018 roku podpisano umowę na projekt



Jaz segmentowo – zasuwowy Rędzin. Widok mostu z torami dla wciągarek wózkowych oraz jednej z dwóch wciągarek po ostatniej modernizacji.

o nazwie „Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III kl. drogi wodnej”.

Inwestycja zrealizowana do października 2020 roku. Wymieniono na nowe zasuwę wraz z prowadni-

cami zamknięcia przęsła środkowego jazu oraz segmenty zamknięć przęsła skrajnych jazu. Przeprowadzono remont zapędów segmentów, wózków do podnoszenia zasuw i prowadnic, suwnic filarowych, kładek komunikacyjnych oraz konstrukcji mostu, powstały też nowe zamknięcia remontowe. Naprawy ogólnobudowlane obiektu, obejmowały pokrycia dachowe, stolarkę okienną i drzwiową, tynki, okładziny kamienne, betonowe na filarach i przyczołkach. Wymieniono wewnętrzną instalację elektryczną, zamontowano nowe systemy sterowania jazem oraz monitoringu.

Prace obejmowały także przebudowę ubezpieczeń; dna rzeki powyżej jazu na długości 20-30 m oraz poniżej jazu na długości 40-50 m oraz ubezpieczeń brzegowych w obrębie awanportu górnego śluz oraz języka rozdzielczego pomiędzy jazem i śluzami

Ryszard Majewicz

Żegluga

Parowiec pasażerski Alexandra

Wymiary:

długość	36,96m
wysokość	3,7m
szerokość	7,17m

Napęd:

silnik	Dwucylindrowy 420 KM
pędnik	2 koła
kocioł	opalany węglem

Statek w swojej bogatej ponad 100-letniej historii służył zarówno jako wycieczkowiec, statek wojskowy, jak i uświetniał obchody aż dwóch Igrzysk Olimpijskich jako statek eskortujący regaty.

Statek został zbudowany w Hamburgu w stoczni Janssen & Schmilinsky dla firmy przewozowej United Flensburg-Ekensunder i Sonderburger



Statek wkrótce po zwodowaniu w 1908 roku

Dampfschiffsgesellschaft. Jego matką chrzestną została księżna Aleksandra von Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg. Statek został oddany do regularnej eksploatacji na fiordzie Flensburg i pływał dla firmy dla „Vereinigter”. Służył podczas I wojny światowej służył. Od 1919 do statek był ponownie w regularnej służbie dla „Vereinigter” do 1934 roku, kiedy to Aleksandra została przejęta przez nowo założoną spółkę Förde-Reederei GmbH.

Podczas zawodów żeglarskich na Fiordzie Kilońskim



Służba liniowa w okresie międzywojennym

podczas Igrzysk Olimpijskich w 1936 roku okręt służył jako eskorta regat. W okresie II wojny światowej Alexandra stała się pilotowym parowcem transferowym na Morzu Bałtyckim, a także trawlerem torpedowym na Zatoce Gdańskiej. W 1945 roku Alexandra służyła w Gotenhafen jako statek dowozowy dla Wilhelma Gustloffa i wraz z nim brała udział w ewakuacji Królewca do transportu rannych i uchodźców przez Bałtyk. W ostatnich dniach wojny statek z nieco ponad 140 uchodźcami powrócił do Szlezwika-Holsztynu. W latach 1946-1975 Alexandra była ponownie używana w służbie liniowej, głównie między Flensburgiem a Glücksburgiem. W zawodach żeglarskich Igrzysk Olimpijskich

w 1972 roku parowiec był ponownie używany jako statek eskortujący regaty. Ze względu na nieopłacalność został wycofany ze służby 31 sierpnia 1975 roku.

W latach 1980-1982 statek był remontowany i brał udział w festynach portowych. W 1982 roku Alexandra została uznana za zabytek kultury przez Krajowy Urząd Ochrony Zabytków Szlezwika-Holsztynu. 1 października 1986 parowiec został przekazany klubowi przez armatora pod warunkiem całkowitej naprawy. Koszt szacowany na 820.000 ówczesnych marek niemieckich sfinansowały urzędy federalne, stanowe i urzędy pracy oraz indywidualni darczyńcy. W marcu 1987 roku w stoczni Petera Eberhardta w Arnis rozpoczęto remont kadłuba, po półtora roku statek wrócił do Flensburga. Od 1989 roku Alexandra pływała regularnie po fiordzie Flensburg. W 1992 roku pod patronatem burmistrza Flensburga Rada Powiernicza „Salon Dampfer Aleksandra E. V.” zostało założone jako stowarzyszenie fundraisingowe. Od 1993 roku Alexandra jest gospodarzem największego w Europie regularnego spotkania parowców Flensburger Dampf Rundum. 1999 Statek otrzymuje nową śrubę napędową w Arnis. W 2006 roku przeprowadzo-



Statek podczas remontu stocznioowego w 2015 roku



Statek w 2022 roku

no rozległe prace remontowe w Arnis na który składał się odnowa rufowej krawędzi górnego pokładu i nowe panele podłogowe.



Maszynownia statku w 2022 roku

W 2015-2016 statek odbył remont w stoczni Gebr. Friedrichs na który składała się wymiana skorodowanego poszycia kadłuba i remont kotła.

Mariusz Gaj

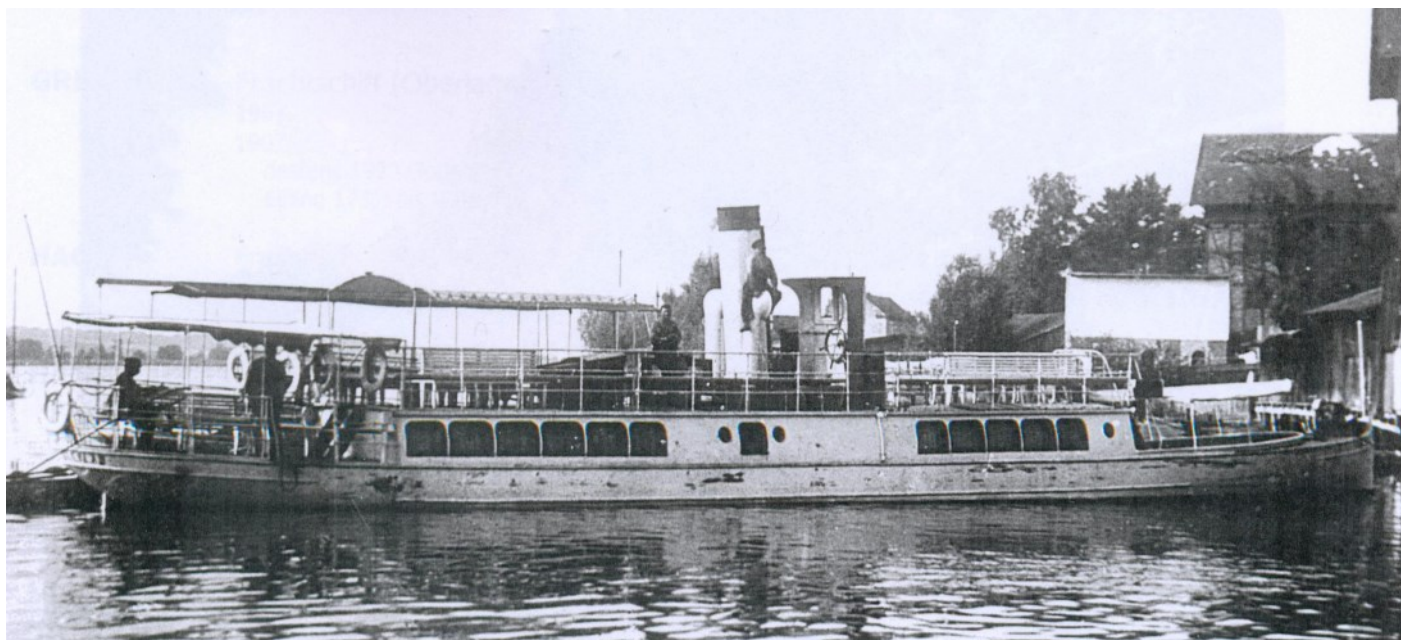
Moritz Matzmorr – iławski armator żeglugi śródlądowej



Parowiec „Emilie” na przystani w Szalkowie – 1909 r. Zbiory St. Baruchowskiego

Pod koniec XIX wieku armatorami żeglugi parowej na Kanale Elbląskim byli August Zedler i Adolph v. Riesen oraz mniej znany Moritz Matzmorr. Stąd warto przybliżyć działalność zwłaszcza tego trzeciego przewoźnika.

Około 1889 roku kpt. Moritz Matzmorr stał się posiadaczem parowca towarowo-pasażerskiego „Adele”, którego nazwa wywodziła się zapewne od imienia małżonki właściciela. Później nabył statek parowy „Emilie”. Oba statki z napędem śrubowym



„Ernst” przy nadbrzeżu w Iławie. Zbiory W. Danielewicz

miały nośność po 53 t. i odpowiednie wymiary (dług. 24,5 m i szer. 3,08) na rejsy pochylniami Kanału Elbląskiego. Wiadomo, że „Adele” i „Emilie” pływały do roku 1917. Potem ich dzieje nie są znane.

Z początkiem lat 90. XIX w. Matzmorr prowadził firmę żeglugową w Elblągu. Oprócz towarów przewoził także ludzi. Przykładowo: 27 maja 1890 roku – jak podała elbląska gazeta „Altpreußische Zeitung” – na terenie Leśnictwa Grünort (opodal Śluz Zielonej – przyp. autora) odbyły się tradycyjne zawody Bractwa Strzeleckiego z Miłomłyna, na których królem strzelców został fryzjer Danielewski. Za nim zaś uplasowali się mistrz murarski Wieschnewski i oberżysta Riemke z Karczemki koło Małdyt, będący zarazem armatorem. Uczestników tej uroczystości przewoził na pokładzie parowca „Adele” kpt. Matzmorr z Elbląga.

Według elbląskiej książki adresowej („Elbinger Wohnungs-Anzeiger”) z roku 1894 biuro przedsiębiorstwa Matzmorra - Dampfer-Expedition Adele mieściło się przy ul. Am Wasser 3/5, a jego właściciel dysponował statkiem parowym „Adele” oraz barką o tej samej nazwie. Obie jednostki kursowały między Gdańskiem i jeziorami Oberlandu (Prus Górnych, obecnie tzw. Mazur Zachodnich). Z tego samego źródła dowiadujemy się też, że aż trzy parowce firmy Zedlera: „Martha”, „Bertha” i

„Antonia” zajmowały się frachtem na kanale i odbywały rejsy: trzy razy w tygodniu pomiędzy Elblągiem, Miłomłynem, Ostródą, Iławą i Zalewem.



*Parowiec „Marta” na pocztówce z 1921 r.
Zbiory St. Baruchowskiego*

Z Iławy na Jezioro Drwęckie

W 1896 roku Moritz Matzmorr prowadził już działalność w Iławie. 22 października tego roku „Altpreußische Zeitung” poinformowała bowiem, że właściciel parowca Matzmorr z Iławy wydzierżawił leżącą blisko Ostródy Wyspę Orzechową, by urządzić tam miejsce dla rozrywki i wypoczynku. W przyszłym roku ma uruchomić połączenie parowcem miasta z wyspą – donosiła gazeta. Do utworzenia tej komunikacji wodnej zapewne nie doszło. Brak jest bowiem jakichkolwiek wzmianek na ten temat w roczniku 1897 wymienionej gazety i innych źródłach. Zbudowano za

to przystań parowców przy leśniczówce Czarny Róg (dawniej Grünortspitze) stojącej na zachodnim brzegu Jeziora Drwęckiego obok mostu żelaznego nieistniejącej dziś linii kolejowej Ostróda-Miłomłyn. Później powstał pomost dla statków w Piławkach.

W 1896 roku Moritz Matzmorr sprzedał „Adele” Augustowi Zedlerowi. Statek z nowym znakiem armatorskim wraz z „Berthą” i „Antonią” nadal kursował (dwa razy w tygodniu) do Miłomłyna, Ostródy, Zalewa i okolicznych miejscowości. Natomiast „Marthę” przeznaczono wówczas na trasę: Elbląg – Stare Dolno – Bągart – Dzierżgón.

Rejsy spacerowe

Przejażdżki statkiem parowym były dużą atrakcją zarówno dla mieszkańców Ostródy, jak i przyjezdnych. Na przełomie XIX i XX wieku stanowiły one obowiązkowy punkt uroczystego zakończenia zjazdów i spotkań członków różnych stowarzyszeń oraz obchodzonych w mieście jubileuszy. 16 maja 1898 roku podróż parowcem po Jeziorze Drwęckim i do Grünort (lasu na zachód od jeziora – przyp. autora) odbyli delegaci, członkowie i goście obradującego w Ostródzie Wschodniopruskiego Cechu Rzeźników („Altpreußische Zeitung” z 18.05.1898 r.). W czerwcu 1902 rok „Gazeta Olsztyńska” donosiła: „Ostróda. Na 25-lecie założenia świętowało tutejsze gimnazjum. Na uroczystość zjechali się dawniejsi nauczyciele i uczniowie, którzy po wszystkim urządzili sobie wycieczkę parowcem po Jeziorze Drwęckim.” 5 lipca 1913 roku w ramach obchodów 100-lecia powstania ostródzkiego 18 Pułku Piechoty im. Grolmana (dawniej 1 Poznański) również odbyła się przejażdżka parostatkiem po jeziorze. Niestety ówczesna prasa nie podaje nazw tych parowców.

Flotylla Matzmorra

Kolejnym statkiem Matzmorra był zbudowany w 1909 roku w stoczni Gustava Fechter’a w Królewcu parowiec „Marta” (nosił imię córki armatora, na początku lat 30. przebudowany na motorowiec, w latach 1951-1965 jako „Edward Dembowski” kursował na linii turystycznej Elbląg – Ostróda). Ów

statek zabierał na pokład do 90 osób. Przed 1945 r. pływał po Jezioraku i Kanale Dobrzyckim oraz jeziorze Ewingi, stąd cumował m. in. w porcie w



*„Edward Dembowski” na pocztówce z 1965 r.
Zbiory A. Witusa*

Zalewie. Do ławskiego przewoźnika należał też parowiec pasażerski „Ernst” (nazwa pochodziła od imienia syna właściciela), zbudowany w 1912 roku przez elbląską stocznnię Franz Schenk & Co. W latach 30. Przebudowano go na motorowiec, w 1949 r. jeszcze pływał jako „Szczeciniak”. Nadmienić należy, że w okresie międzywojennym statki „Marta” i „Ernst”, na specjalne zamówienie klientów przyływały również na Jezioro Drwęckie. Ostatnim nabytkiem Moritza Matzmorra w latach 20. XX wieku była pasażerska łódź motorowa „Zenith”, czyli dawny barkas niemieckiej marynarki wojennej. Jednostka ta po wojnie z nową nazwą „Świetlik” użytkowana była do 1949 r. przez Nadzór Wodny w Ławie.

Od połowy lat 20. do 1945 r. firmę „Reederei M. Matzmorr” prowadził Ernst Matzmorr, syn Moritza. Po wojnie przedsiębiorstwo zostało upaństwowione.

Na marginesie, w wielu źródłach spotyka się pisownię nazwiska – „Matzmoor”, która zdaniem Waldemara Danielewicza, badacza dziejów żeglugi śródlądowej jest nieprawidłowa. W wymienionej księdze adresowej z 1894 r. figuruje „Matzmorr” i tę formę autor niniejszego artykułu konsekwentnie stosuje.

Ryszard Kowalski (Ostróda)

Kutry rakietowe typu "205"



Polska Marynarka Wojenna nigdy nie należała do priorytetowych rodzajów broni w Wojsku Polskim (Ludowym). Odbijało się to wyraźnie na jej finansowaniu a co za tym idzie na wyposażeniu. Mimo posiadania ok. 500 kilometrowego wybrzeża morskiego w jej skład wchodziła pewna ilość mało nowoczesnych jednostek, raczej niewielkiej wartości bojowej, w dużej mierze pochodzących z ex-sowieckiego demobilu. Oprócz klasycznych artyleryjskich niszczycieli "Wicher" i "Grom", potem uzbrojonych w rakiety "Warszawa I" i "Warszawa II" oraz kilku okrętów podwodnych typu "603" były to głównie patrolowce, trałowce bazowe i redowe, kutry torpedowe.

Dopiero w połowie lat sześćdziesiątych zaistniała w składzie PMW całkiem nowa jakość: sowieckiej konstrukcji i produkcji kutry rakietowe lub inaczej zwane MOR (Małe Okręty Rakietowe) typu "205", oznaczone w kodzie NATO jako "Osa I", które weszły na uzbrojenie nowoutworzonej jednostki ude-

rzeniowej; 3. Brygady Kutrów Torpedowych (nazwa "Torpedowych" miała zakamuflować prawdziwy, "rakietowy" charakter okrętów), a od 1971 roku 3. Flotylli Okrętów.



Podstawowe uzbrojenie tych jednostek stanowiły ówczesznie bardzo groźne 4 skrzydlate kierowane pociski rakietowe woda - woda typu P-15/P-15U "Termit" ułożone w kontenerach startowych zamontowanych na obu burtach okrętu. W kodzie NATO pocisk ten otrzymał nazwę SS-N-2A/C Styx.



wysokoprężne M503 w wersji A2 lub A3 o mocy 2940 kW każdy. Silniki zostały ustawione w dwóch przedziałach maszynowych. Każdy silnik napędzał jedną śrubę.

Pierwszy kuter rakietowy otrzymała Polska Marynarka Wojenna w styczniu 1964 roku a w następnych latach kolejne, ostatni w listopadzie 1975, kiedy to ich wartość bojowa była już problematyczna. Łącznie w Związku Sowieckim zakupiono 13 jedno-



Był to ważący ok. 2500 kg samonaprowadzający się pocisk napędzany silnikiem marszowym na paliwo ciekłe (silnik startowy był na paliwo stałe) z głowicą bojową (kumulacyjno-burzącą) zawierającą 480 kg materiału wybuchowego. Lot do celu odbywał się z prędkością poddźwiękową 1150 km/h (to jest ok. 0,9 Ma). Maksymalny zasięg pocisku w wersji podstawowej wynosił 40 km (wersje zmodernizowane miały zasięg do 80 kilometrów).

Dla samoobrony okręty przenosiły dwie morskie podwójne w pełni automatyczne armaty uniwersalne AK-230 kalibru 30mm z których jedną ustawiono na dziobie, a drugą umiejscowiono bezpośrednio za nadbudówką na rufie. W okresie późniejszym dla wzmocnienia obrony przeciwlotniczej na okrętach zamontowano jedną poczwórną (1x4) morską wyrzutnię przeciwlotniczych kierowanych pocisków rakietowych Strzał-2M (w kodzie NATO: SA-N-5 Grail).

Okręt typu "205" to jednostka z kadłubem o niskiej wolnej burcie, podzielonym na pięć przedziałów wodoszczelnych. Na pokładzie usytuowano jednopoziomową nadbudówkę ciągnącą się od końca pokładu dziobowego do rufy. Jej przednią część podwyższono lokując w tym miejscu stanowisko dowodzenia okrętu. Za nim ustawiono masywny maszt z wyposażeniem elektronicznym dla kierowania pociskami rakietowymi jak i nawigacyjnym. Kolejny maszt, tym razem niewielki kratownicowy i antena kierowania ogniem artylerii znajdowały się w części rufowej nadbudówki. Po obu stronach kadłuba zamontowano po dwa kontenery startowe pocisków P-15. Napęd okrętu stanowiły trzy silniki

stek pierwszej generacji typu "205" a także odpowiednią ilość pocisków rakietowych P-15/P-15U. Okręty były intensywnie eksploatowane biorąc udział w różnego typu ćwiczeniach, z których najważniejszymi były ćwiczebne strzelania pociskami rakietowymi. Zazwyczaj odbywały się one na sowieckim morskim poligonie rakietowym koło Bałtyska (d.Pillau - Pilawa) a po rozwiązaniu Układu Warszawskiego na poligonie morskim koło Ustki. Z uwagi na zużycie i przestarzałe, nie odpowiadające aktualnym wymaganiom wyposażenie i uzbrojenie kutry rakietowe typu "205" zaczęto wycofywać ze składu PMW od 1984 roku. Proces ten zakończył się w 2006 roku.

Po raz pierwszy rakietę P-15 użyto bojowo w październiku 1967 roku w czasie tak zwanej "wojny sześciodniowej" kiedy to pocisk P-15 wystrzelony z egipskiego kutra rakietowego zatopił izraelski niszczyciel "Eilat" (co było szokiem dla marynarki izraelskiej). Kolejne sukcesy bojowe pocisków P-15 nastąpiły prawie dokładnie 4 lata później, w grudniu 1971 roku w czasie wojny indyjsko-pakistańskiej. W trakcie dwukrotnych ataków na port w Karachi wy-

strzelone z indyjskich kutrów typu "205" rakiety zatopiły lub ciężko uszkodziły kilka pakistańskich jednostek wojennych (w tym 2 niszczyciele, transportowiec amunicji, trałowiec, zbiornikowiec floty) i cywilnych a także zniszczyły zbiorniki paliwa na lądzie.

Już jednak w latach 70-tych nauczono się neutralizować działanie pocisków P-15 stosując środki walki elektronicznej powodujące zakłócenia układu naprowadzania jak i wystrzeliwując ze specjalnych wyrzutni cele pozorne dezinformujące ten układ. Ponadto duży, stosunkowo wolno lecący pocisk można było łatwo zestrzelić używając broni małokalibrowej z programowalną amunicją.

To spowodowało, że od końca lat 70-tych pociski P-15 były już praktycznie całkowicie przestarzałe i miały niewielką skuteczność na nowoczesnym polu walki morskiej. W wielu więc krajach będących użytkownikami tego typu uzbrojenia rozpoczął się proces wycofywania ze służby tak rakiet P-15/P-15U jak i ich nosicieli, czyli kutrów raketowych typu "205" Osa.

Dane techniczne okrętów typu "205":

Wyporność:

standardowa: 172 t

pełna: 210 t

maksymalna: 220 t

Długość: 38,6 m

Szerokość: 7,6 m

Zanurzenie: 2,7 m

Wysokość: 9 m

Napęd:

trzy silniki wysokoprężne M503A2 lub M503A3 o mocy 2940 kW każdy.

Uzbrojenie: jak w tekście

Prędkość:

marszowa: 15 węzłów

maksymalna: 37 węzłów

Zasięg:

1800 mil morskich przy prędkości 14 węzłów

800 mil morskich przy prędkości 30 węzłów

Załoga: 30 osób

Tekst i fotografie: Piotr Butkiewicz

Lotnictwo

„Gorący” sierpień 1939 r. - na tropie włoskich „Czapli”

W latach 1936-1939 Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) prowadziło gorączkowe prace nad szybkim zmodernizowaniem sprzętu latającego polskiego lotnictwa morskiego. Na rynkach zagranicznych uwagę KMW zwróciły holenderskie wodnosamoloty torpedowo-bombowe typu Fokker T-IVa i Fokker T-VIII W oraz włoska konstrukcja tej samej klasy, ww CANT Z-506 B „Airone” (czapla) z wytwórni CRDA w Monfalcone. Po blisko rocznych wahanach i długich negocjacjach, 30 lipca 1938 r., zakupiono we Włoszech sześć torpedowo-bombowych nowoczesnych wodnosamolotów typu CANT Z-506 B „Airone”, które miały dotrzeć lotem do Pucka do sierpnia 1939 r. Niestety wskutek opóźnień z włoskiej strony pierwszy polski CANT Z-506 B „Airone” („Czapla”) dotarł do Pucka dopiero 27 sierpnia 1939 r. – na kilka dni przed wybuchem

II wojny światowej - a pozostałych pięciu wodnosamolotów polska MW nigdy nie otrzymała.

Najnowszy stan badań w oparciu o nieznane archiwalia z Instytutu Polskiego & Muzeum gen. W. Sikorskiego (IPMS) w Londynie wnosi do historii „włoskich Czapli” nową kartę.

W sierpniu 1939 r. w Weymouth na Wyspach Brytyjskich znajdowała się polska komisja Nadzoru Budowy Torped w składzie dwóch oficerów i trzech podoficerów polskiej Marynarki Wojennej (MW), kierowana przez kmdr ppor. Bronisława Leśniewskiego i nadzorująca budowę zamówionych w tamtejszej fabryce torped lotniczych dla wodnosamolotów typu CANT Z-506 B „Airone”.

W tym samym czasie przebywający w północnych Włoszech, kpt. pil. Eugeniusz Podolski w dniach 26



Zatoka Monfalcone dziś to raj dla turystów. W 1939 r. tutaj testowano pierwszy zamówiony przez polską Marynarkę Wojenną wodnosamolot bombowo-torpedowy typu CANT Z-506 B Airon

lipca-2 sierpnia 1939 r. odbył kolejną podróż służbową na trasie Monfalcone-Mediolan-Monfalcone w celu ostatecznego odbioru silników lotniczych produkowanych w wytwórni Isotta Fraschini dla pierwszego wodnosamolotu typu CANT Z-506 B „Airone” z polskiej serii zamówieniowej liczącej sześć egzemplarzy. W dniach 25 do 27 lipca 1939 r. por. mar.



Castello Miramare - tutaj w 1939 r. lotników 1. Polskiej Morskiej Eskadry Bombowej uczono języka angielskiego

pil. Bronisław Stolarczyk wraz z bosmanem Bronisławem Karczewskim z polskiej grupy mającej dokonać odbioru pierwszej z produkowanych dla strony polskiej sześciu „włoskich czapli”, odbył podróż służbową do Mediolanu, w celu odbioru w ww wytwórni Isotta Fraschini części zamiennych do produkowanych tam silników typu Alfa Romeo 128 dla wspomnianego wodnosamolotu. W dniach 6 do 9 sierpnia 1939 r. por. mar. pil. B. Stolarczyk udał się koleją z Monfalcone do Colleferro pod Rzymem, gdzie mieściła się fabryka amunicji celem odbioru komisijnego zamówionej jej partii dla pierwszego wodnosamolotu typu CANT Z-506 B „Airone”, który miał na pokładzie broń maszynową włoskiej produkcji.

Kierujący w Monfalcone Komisją Odbiorczą Budowy Wodnosamolotów kpt. mar. pil. Ludwik Feliks Baczyński pomiędzy 4 a 8 sierpnia 1939 r. odbył kolejną podróż służbową z Monfalcone również do ww Colleferro celem odbioru zamówionej tam partii amunicji dla pierwszego wodnosamolotu ww typu, a w dniach 23 do 26 sierpnia 1939 r. wyjechał on służbowo koleją z Monfalcone do wytwórni silników Alfa Romeo 128 w Mediolanie celem odbioru części zamiennych do silników pierwszego egzemplarza „włoskiej czapli”. Ponadto w dniach 6 do 8 sierpnia 1939 r. do ww wytwórni amunicji udał się także por. mar. pil. B. Stolarczyk, natomiast kpt. pil. E. Podolski w dniach 18-21 VIII 1939 r. wyjechał służbowo z Monfalcone ponownie do Mediolanu w celu zbadania powodów uszkodzenia silnika typu Alfa Romeo 128 jakie miało miejsce podczas prób z pierwszym wodnosamolotem ww typu (w dniach 22-23 sierpnia 1939 r. odbył on lotem podróż na trasie Mediolan-Rzym-Mediolan służbowo wezwany tam przez Wojskowego Attache Lotniczego i Morskiego ppłk. Mariana Romeyko w związku z przeciągającym się z winy producenta odbiorem pierwszego wodnosamolotu typu CANT Z-506 B „Airone”).

Kolejną, drugą podróż służbową do Mediolanu wraz z bosmanem B. Karczewskim, w celu odbioru części zamiennych do silników ww typu wspomnia-

nego wodnosamolotu w dniach 23-26 sierpnia 1939 r. odbył także por. mar. pil. B. Stolarczyk. W dniach 25-27 sierpnia 1939 r. kierujący ww komisją kpt. mar. pil. L. F. Baczyński odbył finalną podróż służbową koleją na trasie Monfalcone-Mediolan-Monfalcone w celu odbioru części zamiennych do uszkodzonego silnika pierwszego egzemplarza wodnosamolotu typu CANT Z-506 B „Airone”.

W finale ww kilku podróży, na skutek zamontowania dostarczonych z wytwórni Isotta Fraschini w Mediolanie części zamiennych w uszkodzonym silniku typu Alfa Romeo 128, 27 VIII 1939 r. pierwszy wodnosamolot typu CANT Z-506 B „Airone” pilotowany przez kpt. mar. pil. Romana Borowca, dosłownie porwany przez polską załogę, odleciał z włoskiej wytwórni w Monfalcone do Pucka...

W ramach post scriptum warto dodać, że 2 października 1939 r. w Monfalcone pod względem finansowym rozliczeni zostali za okres 31 sierpnia-30 września 1939 r. kpt. mar. pil. L. F. Baczyński, kpt. mar. pil. A. Waciegą, por. mar. pil. B. Stolarczyk, por. mar. obs. Janusz Sokołowski, ppor. rez. inż. Janusz Lange, st. bosman pil. Stanisław Witas, bosmani B. Karczewski, Władysław Szopa, Jan Lewan-

dowski i Leon Majewski, bosmanmat Marcelli Reimus oraz bosman Jan Młoduchowski jako członkowie utworzonej tam 1. Polskiej Morskiej Eskadry Bombowej (PMEB). 21 października 1939 r. dowódca eskadry kpt. mar. L. F. Baczyński skierował na ręce Attache Wojskowego Lotniczego i Morskiego ambasady RP w Rzymie ppłk. M. Romeyko (w dniach 16-18 września oraz 28 września-2 października 1939 r. odbył on kolejną podróż służbową na trasie Rzym-Triest-Monfalcone-Rzym), który 17 października 1939 r. otrzymał od niego na wypłatę pborów i wydatków służbowych za miesiąc październik 1939 r. dla grupy oficerów i podoficerów polskiej MW, jednego oficera Komisji Odbiorczej KMW i 13 podoficerów lotnictwa sprowadzonych z obozów dla internowanych z Królestwa Węgier w kwocie 41549,85 lirów włoskich (wyjazd ww attache koleją z Rzymu do Budapesztu i z powrotem w celu skompletowania personelu 1. PMEB miał miejsce w dniach 16-22 X 1939 r.). Kurs języka angielskiego dla personelu jednostki prowadzony przez lektora z Berlitz School of Languages odbywał się do 4 stycznia 1940 r. w nadmorskim zamku Castello Miramare.

Andrzej Olejko

Aeronauci epoki Stanisławowskiej

Polskie spotkanie z aeronautyką miało miejsce już w kilka miesięcy po paryskiej demonstracji wynalazku braci Montgolfier. Przybrało spore wymiary, które tłumaczyć można osiągnięciami XVII-wiecznej chemii i fizyki, zwłaszcza gazów. Stanowiąc wdzięczne pole spektakularnych eksperymentów dały asumpt do tworzenia gabinetów fizykochemicznych. Powstawały na królewskich i magnackich dworach, a dokonywane tam eksperymenty budziły też zainteresowanie mieszczaństwa. Nic dziwnego, że pojawienie się balonu nie umknęło z pola widzenia ówczesnych. Jak grzyby po deszczu na królewskich i magnackich dworach powstawać zaczęły pracownie fizykochemiczne, a wdzięcznym przedmiotem eksperymentów stał się balon, tak w układzie Mont-

golfiery wypełnianej ogrzanym powietrzem, jak i gazowej Charliery.

Nic dziwnego, że w Polsce, śladem Francji, kroczącej w dobie stanisławowskiej, ku uprzemysłowieniu kraju, balon stał się znakiem modernizacji gospodarczej kraju. Co przy tym znamienne to obok Francji eksperymenty z balonem przybrały tutaj najszerszy wymiar. Liczbą podejmowanych eksperymentów wyprzedziliśmy Anglię, Belgię, kraje niemieckie. Gdy jednak okazało się, że praktyczny wymiar wynalazku jest niewielki, utylitaryzm polskiego Oświecenia sprawił, że eksperymentom balonowym szybko położono kres. Miała w tym swój udział i Komisja Edukacji Narodowej, która zwróciła uwagę uczonym krakowskim z Janem

Jaśkiewiczem na czele by porzucili prace na polu aeronautyki i zajęli się problemami istotnymi dla gospodarki kraju.

Mimo wszystko zainteresowanie balonem nie zanikło. Pozostało, już bardziej w formie zabawy. Ale i to pozwalało śledzić stan ówczesnej techniki aeronautycznej. Sprawiało, że stan wiedzy na tym polu nie ustępował temu we Francji, Anglii, Belgii czy krajów niemieckich.

Apogeum tego zainteresowania niosły z sobą pokazy balonowe, dokonywane tak z użyciem balonów bezzałogowych jak i załogowych, spektakularnych, przyciągających zwykle tysiące widzów.

Palmę pierwszeństwa wśród tych, którzy wzniesli się ponad polską ziemią dźwizgi Jean Pierre Blanchard (1753 – 1809). Był jednym z najbardziej znanych pionierów aeronautyki. W zbiorowej pamięci zapisał się jako wielki showman, kaskader i okazjonalny oszust.

Pochodził z rodziny ubogich wieśniaków. Po otrzymaniu skromnego wykształcenia zdegrustowany biedą rodziny, młody, ambitny Blanchard uciekł z domu. W Paryżu został mechanikiem i majstrem, a w wieku 16 lat wynalazł welocyped, z którego w przyszłości wyłoni się rower, własnego pomysłu pułapkę na szczury, połączoną z pistoletem i pompą, podającą wodę na wysokość 122 metrów (z Sekwany do Chateau Gaillard).

Problematyką lotu człowieka w powietrzu zajmował się od 1770 r. By poznać jego istotę wiele czasu poświęcił studiom lotu ptaków. Ich wynikiem był vaisseau volant ("latający statek"). Był to czteroskrzydłowy aparat, skrzydłowiec, łączony ze wspomnianym welocypedem, poruszany siłą mięśni człowieka, za pośrednictwem pedałów i dwu dźwigni. Ten wynalazek miał cztery skrzydła przypominające ptaki, które poruszały się za pomocą dwóch pedałów i dwóch dźwigni. Aparat ten nigdy nie opuścił ziemi, chociaż sam Blanchard bezustannie twierdził, że z powodzeniem wykonywał nim loty. Jakby jednak nie było to Blanchard jawi

się nam jako prekursor idei „awietki” – latającego roweru, którym fascynowano się we Francji w 1912 r., a którego czarowi ulegli także Polacy, m.in. Władysław Herzig.



Jean-Pierre François Blanchard (1753 – 1809)

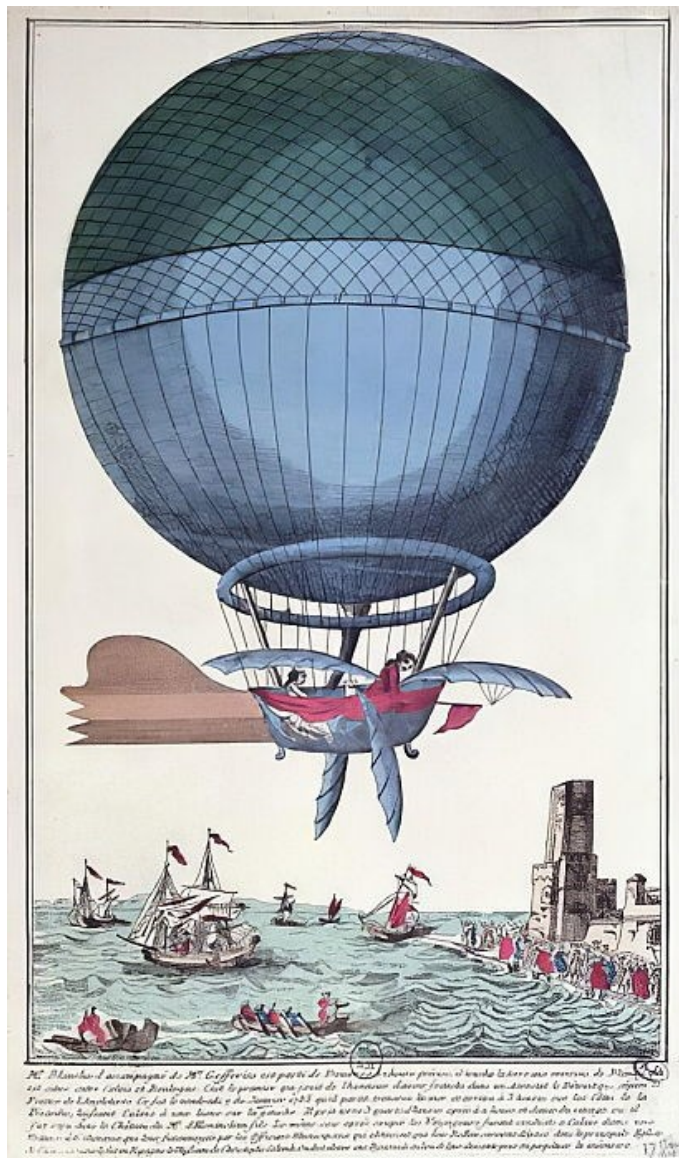
Z chwilą demonstracji w 1783 r. balonu braci Montgolfier Blanchard porzucił ideę aparatu latającego cięższego od powietrza i zwrócił się ku koncepcji aerostatu. Swój pierwszy lot odbył 2 marca 1784 startując z Pól Marsowych w Paryżu balonem wypełnionym wodorem. Niewiele brakowało by był to jego lot ostatni. Blanchard opatrzył swój balon gondolą w formie łodzi, a napędzać zamierzał go i kierować jego lotem z użyciem wiosł, co nie było pomysłem, który mógłby dać oczekiwany efekt, przeciwnie, niepotrzebnie przysparzał balonowi ciężaru.

Wynalazca chciał odbyć pierwszy lot z zakonnikiem o imieniu Pesch, lecz obłąkany młodzieniec o imieniu Dupont de Chambon zażądał odbycia lotu z nim. Gdy Blanchard odmówił ten ciął go szablą w dłoń i przeciął liny, trzymające Montgolfierę przy ziemi. Balon z samotnym w gondoli aeronautą wzniosł się nagle w powietrze. Daremnie Blanchard wioślował, balon nieubłaganie znosił go w kierunku

przeciwным do planowanego. W końcu szczęśliwie wylądował. Przygoda ta nie zniechęciła go do lotów. Przeciwnie uznał, że balonowe pokazy mogą stać się znakomitą źródłem jego utrzymania, kariery i sławy. Montgolfierę zastąpił balonem gazowym typu Charlesa, wypełnianym wodorem i tutaj przeniósł swe skrzydła.

Jako, że Francja cieszyła się sławą światowej stolicy baloniarstwa, Blanchard uznał, że konkurencja o sławę jest tu zbyt mocna i pod koniec 1784 r., kiedy to wynalazł też spadochron, przeniósł się do Anglii. Tutaj rozpoczął hulaśliwą kampanię przedstawiając się jako największy aeronauta świata i reklamując swoje liczne osiągnięcia. Większość jego twierdzeń była fałszywa, ale mimo to przekonał grupę bogatych osobistości do sponsorowania go. Sfinansowali oni szereg lotów, które przyniosły Blanchardowi tak pożądaną przezeń sławę.

Wraz z jednym z tych mecenasów, dr Johnem Jeffriesem, Amerykaninem, lekarzem mieszkającym w Wielkiej Brytanii, zaplanował lot ponad Kanałem La Manche. Jeffries chciał brać udział w tym locie, ale Blanchard uznał, że wystarczy, jeśli tylko to przedsięwzięcie sfinansuje i nie będzie dzielił z nim sławy. To Jeffriesa nie satysfakcjonowało. By wymusić na Blanchardzie zgodę Jeffries podpisał z nim umowę, że w razie potrzeby, jeśli okaże się, że zbyt obciążony balon, będzie musiał wodować to on wyskoczy z gondoli, by Blanchard samotnie mógł lot kontynuować. Blanchard jednak nie zamierzał nawet tak dalekiego ustępstwa ze strony Jeffriesa. respektować. Przed startem zamknął się w swoim obozie k/Dover i nie zamierzał wpuścić tam Jeffriesa. Amerykanin wynajął oddział marynarzy i szturmem wziął obóz. Ostatecznie wynegocjowano rozejm i Blanchard, acz niechętnie, wyraził zgodę na towarzystwo Jeffriesa. 7 stycznia 1785 r. wyruszyli w pierwszą powietrzną podróż nadmorską. Nie obyło się bez przygód. By nie wodować w Kanale zmuszeni byli wyrzucić za burtę niemal wszystko, poza pakietem pierwszej w świecie poczty lotniczej, ale koniec końców wylądowali we Francji. Nad kanałem La Manche



Przełot Jeana Blancharda i Johna Jeffriesa z Francji do Anglii, nad Kanałem La Manche, 7 stycznia 1785 r.

Blanchard wziął odwet na Amerykaninie. Zmusił go do pracy z ruchomymi skrzydłami, którymi Jeffries wioślował całą drogę. Król Francji nagrodił Blancharda kwotą odpowiadająca wartości 12 000 dolarów. Jeffries finansujący przeprawę przez Kanał nie otrzymał nic.

Blanchard powrócił do Anglii. Podjął tutaj szkolenie aeronautów, urządzał pokazy lotu balonu i skoki spadochronowe zwierząt, ale te musiał odwołać, gdy pies i owca padli ofiara skoku. Później reklamował skok, w trakcie którego spadochroniarz będzie grał na skrzypcach. Musiał z tego zrezygnować. Gdy muzyk zagrał ledwie kilka nut widzowie, którzy nie mała zapłacili za widowisko uznali go za oszusta i niewiele brakowało by pozbawili go życia. Jakby nie było to zawód aero-



Nieustraszony nie lęka się losu Ikara - na rewersie medalu z wizerunkiem Blancharda wybitym w Warszawie w 1788 r.

nauty nie był wówczas bezpiecznym. Blanchard żył wówczas z pokazów balonowych i skoków ze swym spadochronem, po raz pierwszy prezentowanym w 1785 roku, a wzorowanym na tym wynalezionym przez Sebastiana Lenomarda w 1783 r. Wczesne spadochrony wykonane były z płótna rozpiętego na kwadratowej ramie, podwieszane były pod gondolą i aeronauta by skorzystać z takiego spadochronu musiał przez otwór w czaszy dostać się do niżej usytuowanego uchwytu. Później Blanchard opracował spadochron wykonany z mocnego jedwabiu, linkami łączonego z uprzężą. Mógł on być już podwieszany z boku balonu. Pierwsze pokazy prowadził z użyciem psa, podwieszanego na uprzęży spadochronu. O tym, że urządzenie to służyć może nie tylko zabawie miał okazję przekonać się w 1793 r., kiedy to jego balon pękł i Blanchard zmuszony był wykonać skok ratowniczy.

Stale pracował też nad udoskonaleniem balonu. Łódź wiosłową zastępował żaglami, ale i one okazały się nieskuteczne na drodze przydania balonowi prędkości własnej lotu i zwrotności.

Prowadził też pokazy balonowe. Urządzał je w Belgii, Holandii, Niemczech i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Pozostał w tym kraju cztery lata pierwszy pokaz dając 9 stycznia 1793 r. w Filadelfii. Wśród osób, które były świadkami jego

lotów, był pierwszy urzędujący prezydent Stanów Zjednoczonych George Washington, a także jego czterej następcy - John Adams, Thomas Jefferson, James Madison i James Monroe.

Wcześniej, w 1789 r. Blanchard pojawił się również w Polsce. Pierwszy wzlot „Gazeta Warszawska” zapowiadała na 9 maja. Jednak odbył się dzień później. Opóźnienie to niewiele znaczyło, jeśli zważywszy, że wizyta Blancharda w Warszawie miała mieć miejsce już w połowie grudnia 1788 r. Wybito wówczas nawet medal okolicznościowy, dystrybuowany z rocznym opóźnieniem i takąż datą 1788.

W niedzielę 10 maja, od rana, z pomocą „młodzieży aptekarskiej” przygotowywano balon do startu. O godz. 1315, Blanchard wzniósł się z ogrodu Foksal w Warszawie, w obecności króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. Lot balonu o średnicy 15 m, wypełnionego wodorem, zakończył się po 49 min. i pokonaniu ponad 7 km. Balon wzniósł się na wysokość ok. 2000 m (według innych źródeł osiągnął nawet 3500 m) i lądował po drugiej stronie Wisły, w Białoleścu. Był to pierwszy lot balonem w Polsce, a jednocześnie 34-ty udany lot Blancharda.

To niezwykle w Warszawie widowisko anonsowały rankiem 10 maja wystrzały armatnie, a wieczorem

Blancharda, wraz z towarzyszącą mu w locie panną Joanną Cymerman, podejmowano w teatrze. Nie zabrakło balonika, z którego sypały się wierszyki, oraz przemówienia na pochwałę napowietrznego żeglarza. Kilka dni później ukazał się pamiątkowy medal wybity na tą okoliczność, z datą 1788. Forma do tłoczenia przygotowana była bowiem o wiele wcześniej, a sławny Francuz przyjazd do Polski opóźnił o kilka miesięcy, wydaje się też, że medal bity był nie w Warszawie, lecz w Dreźnie i to z inicjatywy nie króla Stanisława Augusta, lecz aeronauty, dbającego o marketing. Na awersie niósł wizerunek Blancharda i jego balonu, na rewersie zaś łacińską dewizę „Nieustraszony nie lęka się losu Ikara”.

Wkrótce po tym wydarzeniu, wydano też anonimową ulotkę z wierszem „Balon”. Początkowo jego autorstwo przypisywano Stanisławowi Trembeckiemu, jednak w drugiej połowie XX wieku, Wiktor Gomulicki za autora utworu uznał Adama Naruszewicza (który ponoć był świadkiem lotu Blancharda nad Wisłą), a wiersz razem z innymi jego tekstami zamieścił w edycji „Liryków wybranych”.

O locie Blancharda z entuzjazmem pisała prasa warszawska, m.in. „Pamiętnik Historyczno-Polityczno – Ekonomiczny”. „Puścił się on - czytamy na jego łamach - dnia 10 maja w balonie z kitajki gumowanej zrobionym, obwodu mającym 90 łokci z Ogrodu Foksalowego na Nowym Świecie o godzinie pierwszej z południa. Sznurki zwieszone do sieci, która wierzch balonu pokrywała, utrzymywały łódkę błądą, której wspomniany nawigator wraz z jedną towarzyszką tej powietrznej podróży życie swoje powierzyli. Wiatr wschodnio-południowy sprawił, iż balon, wzbijając się do niezmiernej wysokości, szedł zawsze prawie wzdłuż Wisły i mógł być widziany z każdego prawie miejsca stolicy, na koniec po 45 minutach żeglarze powietrzni spuścili się bez najmniejszej szkody na Białotę za Wisłą”.

Po powrocie do Warszawy, Blancharda z towarzyszącą mu panną, podejmowano w teatrze.

Nie zabrakło tam balonika, z którego sypały się wierszyki, oraz przemówienia na pochwałę „tychże żeglarzów powietrznych napisane po francusku”. Wkrótce ukazała się w Warszawie anonimowa ulotka z wierszem „Balon”. Początkowo jego autorstwo przypisano Stanisławowi Trembeckiemu, jednak w drugiej połowie XX wieku, Wiktor Gomulicki za autora utworu uznał Adama Naruszewicza (1733 - 1796), historyka i poetę, biskupa, który miał być świadkiem lotu Blancharda.

Balon

*Gdzie bystrym tylko Orzeł polotem
Pierzchliwe pogania ptaki.
A gniewny Jowisz ognistym grotem
Powietrzne przeszywa szlaki,
Niezwykłych ludzi zuchwałą para,
Zwalczywszy natury prawa,
Wznawia tor klęską sławny Ikara
I na podniebieniu już stawa.
Nabrzmiały kruszców zgorzałym duchem,
Krąg lekkiej przodkuje łodzi,
Los dla niej rudlem, nici łańcuchem,
Z wiatrami za pasy chodzi.
Już im te złotą wyniosłe pychę
Mocarskich siedlisk ogromy
W gruzów nikczemnych potrząskę lichą
Wzrok przeistoczył poziomy.
Król, wódz, senator, kmieć pracowity,
Czy rządzi, czy ryje ziemię,
W błahych się zlepkach czołga ukryty,
Jak drobne robaczków plemię.
W strumyk dziecinny palcem na stole
Z kilku kropel zakreślony,
Ledwo się sęczy na tym padole
Nurt szumnej Wisły, zmieniony. Gminie, ku
rzadkiej zbiegły zabawce,
Jakież ci cuda mózg kryśli?
Ty sobie roisz czary, latawce:
Filozof inaczej myśli.
Choć się natura troistym grodzi
Ze stali murów opasem,
Rozum człowieczy wszędy przechodzi,
Niezlomny pracą i czasem.
Tymi on wsparty, bory wędrowne
Burzliwym morzom poruczył,
Wydarł z otchałni kruszce kosztowne
I skakać głązy nauczył.*

*Zbываютъ дзикей моты живиоты
Под его дзельнымъ розказемъ,
Лениве вода опуща доты,
А горы щелкъ сѣ пѣземъ.
Тего сѣ стыру в погоней порзе
Гды ужалъ мѣжны Сармата,
Чоѣ го опуштилъ и вiatr i zorze,
Juз wolniej sobie полата.
Wszystko zwyciężysz, łódko szlachetna,
Na ciosy przeciwnie twarda;
Statek twój stawa uwieczni świetna
Chlubniej niż podróż Blancharda.*

Po swym pierwszym locie w Warszawie Blanchard wybrał się do Wrocławia. Tam 27 maja 1789 r. „Montgolfierą” wzniosł się z placu przy Bramie Frydrycjańskiej w pobliżu Ostrowa Tumskiego. Podczas lotu osiągnął wysokość ok. 1100 m. Lot zakończył się koło dzisiejszej Trzebnicy. Balon lądował we wsi Marcinowo. Lot ten śledziły tysiące mieszkańców nadodrzańskiego grodu. Wiele miejsca poświęciła mu wrocławska prasa, a okolicznościową grafiką uwiecznił lot Friedrich Gotlieb Endler. O przygotowaniach do startu i o samym locie przez wiele dni rozpisywał się „Schlesische Tageszeitung”.

14 maja 1790 r. miał miejsce kolejny lot Blancharda, tym razem z pasażerami. Byli nimi arystokrata Jan Nepomucen Potocki - autor „Rękopisu znalezionego w Saragossie”, jego służący Turek Ibrahim oraz biały pudel magnata. Istnieją dwie wersje w jaki sposób Turek znalazł się w koszu balonu. Według jednej uczynił to dobrowolnie, nie chcąc opuszczać swego pana w niecodziennej wyprawie. Inna wersja mówi, że Potocki zwabił go do kosza podstępem, prosząc sługę o przyniesienie chusteczki. Gdy ten znalazł się w koszu, Potocki przeciął linkę i balon wzniosł się w powietrze nie zważając na krzyki przerażonego Turka. Ibrahim - jak mówiono w Warszawie - przygodę miał przypłacić żołądkową rewolucją, zaś jego szarawary po powrocie na ziemię przybrały podejrzany kolor.

Hrabia Jan Potocki herbu Pilawa był niezwykle barwną postacią. Urodzony 8 marca 1761 roku w Pikowie koło Winnicy lub Kuryłówce koło Leżajska uzyskał staranne wykształcenie w Genewie i Lozannie. Po polsku mówił słabo, na co dzień posługiwał się językiem francuskim. W młodości odbył szereg podróży m.in. do Turcji, Egiptu, Maroka, na Kaukaz, walczył pod sztandarami Zakonu Maltańskiego i monarchii habsburskiej. Jego liczne przygody z tamtego czasu owocowały później pisemnymi relacjami. Jako jeden z pierwszych Polaków zainteresował się historią Słowiańszczyzny, prowadząc w tym zakresie badania archeologiczne.

W 1783 roku pojął za żonę Julię Teresę z Lubomirskich, córkę marszałka wielkiego koronnego Stanisława Lubomirskiego i niezwykle wpływowej i zamożnej Izabeli Lubomirskiej. Julia (przedwcześnie zmarła w 1794 roku) uchodziła za jedną z najpiękniejszych Polek drugiej połowy XVIII stulecia. Ten związek dał początek łańcuckiej linii Potockich. Syn Jana i Izabeli - Alfred stał się założycielem istniejącej do 1944 roku ordynacji łańcuckiej.

Jan Nepomucen Potocki w historii Polski zapisał się głównie jako pisarz i autor słynnej powieści fantastyczno-filozoficznej pt. „Rękopis znaleziony w Saragossie”. Zginął śmiercią samobójczą 23 grudnia 1815 roku.

Historia pierwszego lotu balonem Polaka sięga czasu przybycia Blancharda do Warszawy. Gdy Potocki się o tym dowiedział złożył aeronauce propozycję wspólnego lotu. Wymagało to budowy nowego, większego balonu, którego wykonanie Potocki w pełni sfinansował. Był to już balon typu Montgolfiery, nie zaś Charliery, którym wcześniej Blanchard w Warszawie latał. Start miał miejsce w ogrodzie przy pałacu Mniszchów, przy ulicy Senatorskiej. Lot trwał krótko, ledwie pół godziny, bowiem Potocki chciał jeszcze zdążyć na posiedzenie Sejmu. Lądowano kilometr dalej na Woli.

Balon Blancharda z pasażerami wystartował w obecności tłumu ciekawych widowiska widzów, a także króla Stanisława Augusta. Pół wieku później

„Biblioteka Warszawska” tak opisywało to wydarzenie: - „D. 14 maja 1790 r. uczynił Blanchard doświadczenie, puszczając się balonem zrobionym podług pomysłu Jana Potockiego krajczyca koronnego. Wędrówkę tę odbyli z nim z ogrodu Mniszchowskiego przy Senatorskiej ulicy, wzmiankowany Potocki i jego sługa Turczyn; wzniosłszy się do wysokości 4500 stóp (ok. 1400 m SJ), spuścili się między Wolą a Górcami”.

Lot Jana Potockiego trwał ledwie pół godziny. Współcześni mówili, że ponoć sam nalegał na jego skrócenie, gdyż śpieszył się na trwające obrady Sejmu Wielkiego. Po upadku Konstytucji 3 Maja przeniósł się do Łańcuta, gdzie dla tamtejszego teatru dworskiego napisał słynną sztukę „Parady”. Później, przez wiele lat służył na dworze cara Aleksandra I, w latach 1805-1806 kierując naukową stroną nieudanej, wielkiej rosyjskiej wyprawy do Chin. Podróż nie dotarła do celu, gdyż Rosjanie odmówili złożenia hołdu chińskiemu władcy i musieli zwracać spod granicy cesarstwa.

Ta sama gazeta pisała też, że zachęcony sukcesem tego lotu Blanchard raz jeszcze próbował wznieść się w powietrze. W cztery dni później wystartował, ale aerostat z powodu pęknięcia powłoki wzniósł się ledwie na ok. 10 metrów.

Drugi lot balonu, 14 maja, odbył się również z ogrodu Foksal. Tym razem jednak puszczone w powietrze mały balon, dźwigający nie człowieka, lecz niewielkiego pieska przywiązanego do spadochronu. Na małej wysokości balon spłonął, w wyniku zadziałania lontu saperskiego, a od jego powłoki odłączyła się czasza spadochronu. Po 6 minutach od chwili oddzielenia się od balonu, „z wolna jakby posadził na piasku pod pałacem Korpusu Kadetów koszyk i psa w nim będącego”.

Pokazowi lotu Blancharda z Potockim towarzyszyły ogromne emocje. Ofiarą „balonowej gorączki” padła Aleksandra Krasicka (1771 – 1789), ciesząca się opinią bardzo urodziwej, skromnej i łagodnej. 1 maja 1788 roku w warszawskim kościele Świętego Krzyża poślubiła szambelana królewskiego, hrabi-



Jan Nepomucen Potocki

ego Franciszka Salezego Krasickiego (1770 – 1822). Gdy tylko małżonkowie odeszli od ołtarza, jej matka Elżbieta Grabowska nakazała córce opuścić męża i wrócić do domu. Spokrewniona z Grabowskimi Natalia Kicka napisała o tym incydencie: „panią Krasicką rozwiodła matka z mężem, bo należał do stronnictwa patriotów”.

Hrabia Krasicki próbował odzyskać żonę, ale nie pomogło mu w tym nawet wstawiennictwo króla. Uzyskał jedynie zezwolenie na wizyty w domu Grabowskich. Aleksandrze udało się wymknąć i przybyć do pałacu Krasickich, ale po kilku dniach matka zmusiła ją do powrotu. W maju 1789 roku Aleksandra dostała gwałtownej migreny, a w kilka godzin później upadła nieżywa na podłogę na oczach męża i licznych gości.

12 maja 1789 r. nieznaną szlachciankę z Warszawy w liście do Justyny Świejkowskiej, od 1780 r. wdowy po Józefie Świejkowskim, stolniku wołyńskim, donosiła, że „tu nam młodziutka i piękna p. Krasicka, z domu Grabowska, dziś umarła,



Popiersie Aleksandry z Grabowskich Krasickiej, dzieło Pietro Staggi (1754 - 1814)

że widząc balon ongi na słońcu w gorąco siedziała, a potem, wróciwszy do domu, wyszła na balkon, wiatr z Wisły ją obwiał, wpadła w mdłości, a dziś skonała”.

W innej wersji mówi się, że po powrocie z pokazu balonu Blancharda na Foksalu, gdzie siedząc w słońcu przegrzała głowę, Krasicka dostała gwałtownej migreny. Mimo tego musiała wstać z łóżka by powitać gości. Ledwie stanęła w progu salonu gdy ogarnął ją silny powiew wiatru, zachwiała się i upadła martwa, na oczach matki i męża, który z jej śmiercią nie mógł pogodzić się przez następne 30-kilka lat, do kresu swego życia. Pochowano ją w ślubnej sukni i biżuterii otrzymanej od męża.

Później Blanchard dotarł nawet do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie spędził kilka

lat, od 1793 do 1797 r. Pierwszy lot wykonał tam 9 stycznia 1793, startując z podwórza więzienia Walnut Street w Filadelfii dotarł do Depfort w stanie New Jersey, a wydarzeniu temu przyglądał się prezydent George Washington. Obecni byli również jego przyszli następcy: John Adams, Thomas Jefferson, James Madison i James Monroe.

Swymi pokazami Blanchard wywołał modę balonową. Na szeregu przedmiotów zaczęły pojawiać się wizerunki balonów. Wykreował styl „au ballon”, w ubiorze znamieny przesadnymi, bufiastymi rękawami i zaokrąglonymi spódnicami, tkaninami noszącymi nadruki balonów. Nawet włosy układano w stylu Montgolfier, „au globe vo-



lant, au demi – ballon”, albo „à la Blanchard”.

Blanchard zginął w 1809 roku wyniku obrażeń odniesionych w pierwszej w dziejach katastrofie lotniczej. 20 lutego 1808 r., po ataku serca w czasie przelotu nad Hagą, spadł wraz ze swym balonem na ziemię. Zmarł w niespełna rok później. Po jego

śmierci pokazy balonowe kontynuowała jego żona Madeleine Sophie Blanchard (1878 – 1819), poślubiona przezeń w 1804 r. Zyskała sławę we Francji, gdzie występowała dla Napoleona, który nazwał ją "Aeronautką oficjalnych festiwali". Jej wzlot 24 czerwca 1810 r. uświetniał zaślubiny Cesarza z Marią-Louise, córką władcy Austrii. Gdy urodził się syn Napoleona, przeleciała nad Paryżem i rozrzuciła po mieście "ogłoszenia o narodzinach". W 1811 r. latała także w Mediolanie. Po upadku Napoleona Bonaparte, w dobie Restauracji, zdobyła też łaski Ludwika XVIII, który nadał jej oficjalny tytuł

„baloniarki Restauracji”. Wykonała 67 lotów balonem, w 1811 r. także w Mediolanie i Neapolu, do którego dotarła po przelocie balonem z Rzymu, z przystankiem po drodze. Zastępnęła przejściem balonem nad Alpami. Eksperymentowała ze spadochronami, zrzucając ze swojego balonu lalki, a czasami bawiła się zrzucając z małych spadochronów kosze fajerwerków. Zginęła 7 lipca 1819 r. w Paryżu, w katastrofie, kiedy fajerwerki zapaliły jej balon wypełniany wodorem, który uderzył w budynek.

Stanisław Januszewski

Spotkania z zabytkami

Złot Motoclassic w Topaczu



Po trzech latach przerwy w zamku Topacz odbyła się X edycja zlotu motoryzacyjnego Motoclassic, podczas którego prezentowanych było prawie 250 zabytkowych samochodów. Zobaczyć można było kultowe, niespotykane jak i te budzące podziw samochody, motocykle, a nawet helikoptery. Poza wystawą pojazdy brały udział między innymi w konkursie elegancji oraz testach sprawnościowych. Frekwencja zaskoczyła





Na wystawie znalazły się również takie pojazdy jak trzy Fiaty 125p propagujące walkę polskiego Fiata o rekord w 1973 roku. Stanowisko przykuwało uwagę metalowym pomnikiem oraz rzeźbą krasną również upamiętniającą te wydarzenie. Spośród fiatów wersja kombi z silnikiem o pojemności 1.5l w kolorze morsko-niebieskim została zaprezentowana na konkursie elegancji, wzbudzając niemałe zainteresowanie swą nietypową historią, ponieważ jak większość tych egzemplarzy służył w służbie zdrowia jako samochód techniczny (nie będący ambulansem). Kolejne dwa fiaty były wersjami sedan, z czego jeden wyróżniał się malowaniem Monte Carlo.

Marcin Marszałkiewicz

Myśli, marzenia i miejsca, czyli polska współczesna architektura

Tym razem postanowiłem przedstawić książkę z zakresu architektury przedstawiającą realizacje, które okazały się sukcesem we współczesnej Polsce (uchodziły za sukces w chwili powstania). Generalnie nasz kraj odstaje od Zachodu po wieloma względami, lecz zdarzają się jednak u nas wyspy nowoczesności. Nie sugeruję, że polska architektura całkowicie dorównuje zachodniej. Wszyscy słyszeliśmy nie raz o przekrętach związanych z polskim rynkiem budowlanym oraz znamy przykłady nie funkcjonalnych osiedli zwanych potocznie „patodeweloperką”. Mimo to, w okresie współczesnym powstały w naszym kraju liczne budowle, których nie musimy się wstydzić.

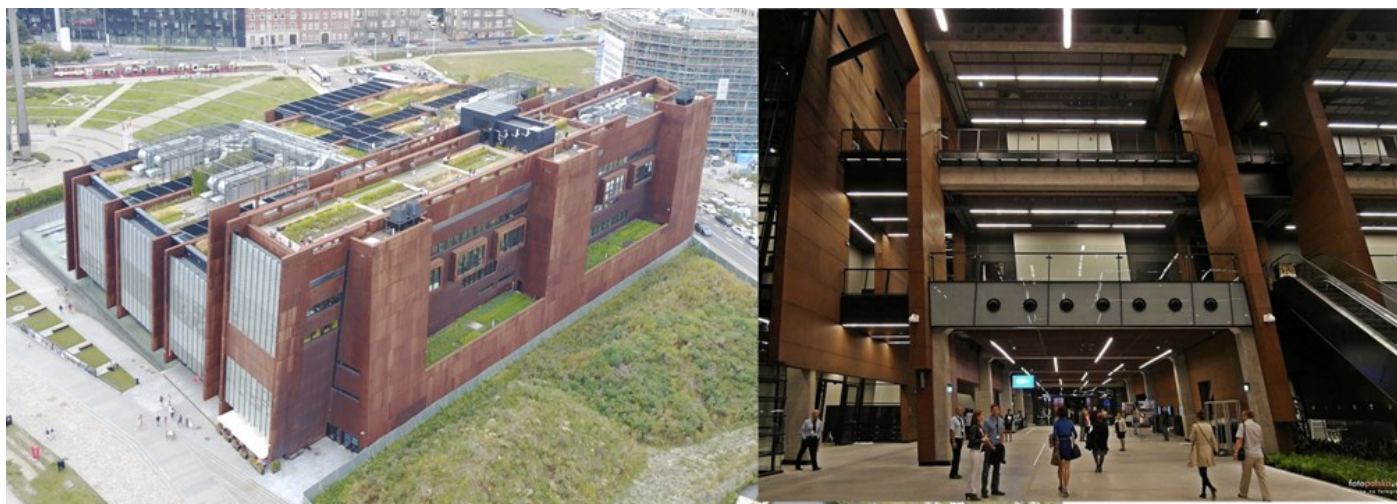
Książka będąca tematem niniejszej recenzji opisuje pokrótce kilkadziesiąt wybranych budowli zrealizowanych w Polsce od lat 80. XX w., aż do czasów najnowszych.

Chodzi o publikację „Myśli - marzenia - miejsca. Architektura polska w innowacyjnej współczesności” [5]. Wydawcą jest Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki (Warszawa 2021), zaś autorzy to prof. Nina Juzwa oraz dr inż. arch. Jakub Świerzawski. Oboje są zarówno architektami, jak i pracownikami instytucji naukowych. J. Świerzawski jest dziekanem Wydziału Architektury, Budownictwa i Sztuk Stosowanych Akademii Śląskiej (dawnej Wyższej Szkoły Technicznej) w Katowicach.

Pierwsze rozdziały zawierają rozważania autorów nad kondycją współczesnej architektury jako pewnej idei będącej na granicy techniki i sztuki.



Okładka książki.



Europejskie Centrum Solidarności w Gdańsku z 2014 r.

Następnie autorzy przechodzą do przedstawienia wybranych budynków biurowych, sądów, muzeów, obiektów kultury, muzyki, sportu, edukacji, bibliotek oraz kościołów.

Uwagę zwraca fakt, że mimo niskich nakładów na naukę i kulturę w naszym kraju, powstało jednak w Polsce kilka wyjątkowo ciekawych obiektów z tego zakresu.

Nie wszystkie z nich są piękne i nowoczesne (aczkolwiek uchodziły za takie przed laty w chwili oddania do użytku). Uroda niektórych z nich może się, wręcz wydać bardzo kontrowersyjna (zwłaszcza obiektów z okresu postmodernizmu lat 90.), lecz każdy z nich jest na swój sposób oryginalny.

Wśród obiektów opisanych w tej książce można wyszczególnić:

- a) *Nowy gmach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie z 2010 r., który otrzymał międzynarodową nagrodę CEMEX Building Award 2011 za najlepszy budynek betonowy na świecie [2]. Słowa te mogą brzmieć przesadnie, ale nie ulega wątpliwości, że jest to budynek bardzo nowoczesny i zgodny ze współczesnymi światowymi trendami. Warto dodać, że w 2018 r. MLP została uznana przez amerykańską telewizję CNN za jedno z najlepszych muzeów lotniczych świata [3].*
- b) *Europejskie Centrum Solidarności w Gdańsku z 2014 r.*
- c) *Biblioteka Uniwersytecka w Warszawie z 2000 r.*
- d) *Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku z 2016 r.*
- e) *Centrum Nauki i Edukacji Muzycznej Symfonia w Katowicach z 2007 r.*
- f) *Centrum Nauki Kopernik w Warszawie z 2011 r.*
- g) *Szkoła Filmowa im. Krzysztofa Cieślowskiego Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach z 2017 r.*
- h) *Małopolski Ogród Sztuki w Krakowie z 2012 r.*
- i) *BRE Bank (obecnie mBank) w Bydgoszczy z 2000 r.*
- j) *Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza w Szczecinie z 2014 r.*
- k) *Centrum Kulturalno-Kongresowe Jordanki w Toruniu z 2015 r.*
- l) *Symulator skoków spadochronowych Flyspot w Morach pod Warszawą z 2014 r.*
- m) *Biblioteka Raczyńskich w Poznaniu z 2013 r.*
- n) *Kaplica Votum Aleksa w Tarnowie nad Wisłą z 2011 r. i wiele innych obiektów...*



Centrum Nauki i Edukacji Muzycznej Symfonia w Katowicach z 2007 r.

Ostatni z wymienionych tu budynków jest o tyle specyficzny, gdyż stał się...najmłodszym zabytkiem w Polsce. Mimo, iż kaplicę tą ukończono w 2011 r., decyzją Mazowieckiego Konserwatora Zabytków 1 grudnia 2022 r. została wpisana do rejestru zabytków województwa mazowieckiego. Uznano, bowiem, że jest to obiekt o cechach szczególnych, który powinien zostać objęty ochroną państwa. Jest to jednak opinia kontrowersyjna, z którą nie wszyscy się zgadzają.

Nasz kraj nie jest w stanie samodzielnie opracować samolotu bojowego, wdrożyć do produkcji nowoczesnego samochodu czy czołgu najnowszej generacji. Miło jest jednak popatrzyć na dziedziny, w których polskie biura projektowe nie ustępują zagranicznym i tworzą prace na światowym poziomie.

„Najpierw my kształtujemy nasze budynki, a potem one kształtują nas” powiedział kiedyś Winston Churchill.



Gmach główny Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

chill. Słowa te oddają wiele prawdy, gdyż przeważający w danej kulturze styl architektoniczny w dużej mierze wskazuje na cechy danego społeczeństwa. W Polsce szanujemy historię, więc wiele nowo zbudowanych lub zrewitalizowanych budowli mocno nawiązuje do cech i wydarzeń historycznych.

Jest to działanie słuszne, ale myśleć trzeba także (a może wręcz przede wszystkim) o przyszłości. Dlatego w nowych polskich realizacjach architektonicznych (w tym dotyczących instytucji publicznych) nie powinno zabraknąć idei nowoczesnych.

Nie musimy przy tym zawsze kopiować rozwiązań zaczerpniętych ze świata zachodniego. Początek kolejnej dekady XXI w. może być okresem, w którym Polacy mogli by zaproponować swoje idee architektoniczne, być może podkreślające koniec jednobiegunowej chwili i początek czasów trudnych, ale też otwierających dla naszego kraju nowe niespotykane od setek lat możliwości.

Jakub Marszałkiewicz

Z CYKLU „W gazetach (lub czasopismach) napisali ...”

Reset

Od sierpnia 2023 r. można oglądać w TVP i TVP Info już drugi sezon serialu dokumentalnego autorstwa Sławomira Cenckiewicza i Michała Rachonia, pt: „Reset”. Wg szacunków różnych źródeł, ogląda poszczególne odcinki tego dokumenty od 1,5 do 2,5 mln widzów.

Wg nieprzychylnego obecnej telewizji publicznej portalowi: <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/spoleczenstwo/2223862,1,reset-niejedno-ma-imie-czyli-naduzycia-cenckiewicza-i-jego-ekipy.read>: „Słowo „reset” ma kilka znaczeń. Pomijając technikę, np. resetowanie (zerowanie) komputera, używa się tej nazwy w politologii na określenie całkowitej zmiany działania, odrzucenia wszystkiego, co doprowadziło do obecnej sytuacji. Wedle nieco słabszego znaczenia resetowanie polega na ponownym nastawieniu czegoś tak, aby działało poprawnie. Ta ostatnia uwaga sugeruje, że reset (resetowanie) jest czymś pozytywnym, niejako wyprostowuje negatywne działanie czegoś lub kogoś. To, co stara się przedstawić serial „Reset” TVP, jest głównie zbiorem fantazmatów, jakby mających na celu zresetowanie stosunków polsko-rosyjskich do czasów zimnej wojny. (...) Twórcy filmu (serialu) „Reset”, poświęcili swoją uwagę wydarzeniom, które ich zdaniem polegały na zdecydowanie negatywnym resetowaniu.”

W debacie po emisji pierwszego odcinka – Redaktor Naczelny czasopisma „Gazeta Polska” Tomasz Sakiewicz skomentował dokument pt: „Reset” słowami: „To nie reset, to przywrócenie ustawień fabrycznych”.

Zdaniem Kapitana „Nemo” nie było by potrzeby realizowania tego serialu, bo nie było by odkrywanych dokumentów, gdyby nie obowiązywał do dziś Pakt Ribbentrop – Mołotow. Dlatego – do odwołania tego porozumienia pomiędzy sygnatariuszami tego paktu, rządów: Niemiec i Rosji apeluje.

Kapitan „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczyniki, 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
Mecenasi : 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.