

LOTNICTWO

Zapomniana legenda polskich skrzydeł czyli... ponowny powód do narodowego wstydu

Któryś z pionierów lotnictwa zauważył, że samoloty przewyższyły ptaki wysokością lotu, szybkością, wytrzymałością i dalekością, jednak pod względem bezpieczeństwa pozostajemy niestety jeszcze daleko w tyle.

Autorem ww słów był ksiądz Wojciech Orzech, który umieścił je w broszurze swego autorstwa pt. *Prawa lotu ptaków odkryte. Nowe drogi i bezpieczeństwo lotnictwa.*



Adam Haber

Cmentarze w całej Rzeczpospolitej pełne są lotniczych mogił. Tych z okresu wojennego 1914-1918/1939-1945 jak i tych z czasów pokoju, którzy

rzucili lotnicze wyzwanie naturze lecz zabrakło im zwykłego szczęścia. Na większości z nich umieszczone są lotnicze śmigła, lecz nie na wszystkich. Na mogile znajdującej się w kwaterze 83, rząd 4 Cmentarza Powązkowskiego w Warszawie nie ma jednak lotniczego śmigła. Zaś napis na niej umieszczony obok zniszczonego medalionu, który kiedyś z pewnością zawierał fotografię głosi:

Adam Haber-Włyński, Szef pilot, żył lat 39, zm.[arł] d.[nia] 21 lipca 1921 r. Cześć jego zacnej pamięci. Strońska żona.

„Latająca legenda” II Rzeczpospolitej, A. Haber-Włyński, należał do czołówki najślynniejszych polskich lotników i otwierał czołówkę polskich powietrznych akrobatów. I o ile nie walczył podczas Wielkiej Wojny jak i w wojnie polsko-bolszewickiej 1920 r., to pracował na korzyść wpraw w rosyjskiego a później polskiego lotnictwa, będąc wybitnym instruktorem pilotażu jak i oblatywaczem. Miarą jego wielkości niech będzie fakt, że do elitarnej grupy lotników trafił wraz z otrzymaniem dyplomu pilota jeszcze przed wybuchem Wielkiej Wojny, a wówczas grono „dyplomowanych awiatorów” było bardzo wąskie. Stał się genialnym akrobatą powietrznym – jego ulubioną figurą akrobacyjną był płaski korkociąg – który w swej karierze lotniczej wielokrotnie

stykał się z rzeczywistością wypadków lotniczych. I to właśnie jego ostatni wypadek lotniczy zakończył się śmiercią znanego „Le Diable”, tuż obok terenu Zakładów Mechanicznych Plage & Laśkiewicz w Lublinie. Przez lata podtrzymywana w historiografii teza o rozsypaniu się w powietrzu podczas oblotu, pilotowanego przez niego samolotu myśliwskiego typu Ansaldo A-1 „Balilla” (myśliwy) co miało być bezpośrednią przyczyną wypadku, która do dziś po-

Romanowów jak i obecnie uznany jest za jednego z ojców rosyjskiego lotnictwa, w wolnej Rzeczypospolitej przeżył niespełna trzy lata...

20 VII 2021 r. minęła 100 rocznica śmierci tego niebywale utalentowanego lotnika rodem z Hołdowca – rocznik 1883 - spod Kazimierzy Wielkiej, „Królewia” który nad inne sporty takie jak kolarstwo postawił przygodę z lataniem. Rocznicą śmierci poddanego carskiej Rosji, o którym jego kolega, nestor



kutuje w literaturze lotniczej, z biegiem lat i po pojawieniu się nowszego materiału źródłowego została obalona! Bezpośrednim powodem katastrofy z 21 VII 1921 r. było brawurowe przeprowadzenie przez pilota-oblatywacza lotu na ww typie samolotu myśliwskiego zakończonym zaczepieniem skrzydłem samolotu o ziemię na skutek ślizgu na lewe skrzydło. Owiany legendą instruktor pilotażu, akrobata powietrzny i pilot oblatywacz, który w carskiej Rosji

polskich skrzydeł hrabia Michał Scipio del Campo również będący carskim poddanym miał w 1910 r. powiedzieć: *Był to nerwus i wariat ale kochany chłop i świetny technik lotu.* A. Haber-Włyński miał nie tylko imponującą liczbę wyszkolonych przez siebie uczniów pilotów w carskiej Rosji jak i w niepodległej Polsce - ok. 300 – lecz i swych wyjątkowych następców, choć sam odszedł w chwili gdy rodziło się polskie Lotnictwo Wojskowe, w chwili gdy rodził

się polski przemysł lotniczy, w chwili gdy życie stało przed nim otworem jako obywatela wolnej i niepodległej II Rzeczypospolitej. Jak mawiał Fryderyk Nietzsche *ulubieńcy Bogów umierają młodo...* On do tego grona należał.

Jedna z firm wprowadziwszy na rynek z okazji 100. lecia polskiego lotnictwa wojskowego koszulki sportowe umieściła na nich sylwetki samolotów myśliwskich typu Albatros D. III nr 2586 z godłem osobistym w postaci przęcającego grzbiet białego kota na kadłubie oraz typu Fokker D. VII nr 7614/18 (od listopada 1919 r. nosił on polski nr 503/18) z godłem osobistym „Le diable”, którym była Cupie Doll - lalczka „BI-BA-BO”. Ile jednak z osób noszących je wie, do kogo należały te samoloty?

„Le Diable”, który swój ostatni lot wykonał w cywilnym ubraniu, na lewej piersi mając przypiętą do marynarki lotniczą gapę, pochowany został na warszawskim Cmentarzu Powązkowskim. Za trumną szła żona Eugenia Teodozja Jabłońska (primo voto Knittel) oraz niewielkie grona przyjaciół. Prasa nie zamieściła opisów pogrzebu z lotniczymi akcentami

w tle (przewóz trumny na kadłubie samolotu, przelot honorowy nad konduktem żałobnym). Podczas krótkiej lecz jakże dynamicznej służby lotniczej w siłach powietrznych II Rzeczypospolitej, nie został odznaczony żadnym z odznaczeń państwowych bądź wojskowych. Tak wyglądała ostatnia droga mistrza polskiej akrobacji lotniczej, A. Haber-Włyńskiego, w tym i droga do zapomnienia o nim... Tej niepowetowanej straty nic nie mogło złagodzić, lecz jak wielu z nas pamięta jego dokonania oraz jaki wkład wniósł w rozwój polskiego lotnictwa? Rosyjscy historycy uznają go za jednego z „ojców” rosyjskiego lotnictwa. A jaki jest jego status w pamięci Polaków? Jego – pilota najwyższej klasy!

PS. Z inicjatywy wydawnictwa Damiana Majsaka „Kagero” i dzięki jego niebywałemu zaangażowaniu, tuż przed rocznicą śmierci A. Haber-Włyńskiego, w lipcu 2021 r. ukazało się drukiem opracowanie książkowe poświęcone tej „legendzie polskich skrzydeł”, zaprezentowane uroczystie w Lublinie, autorstwa piszącego te słowa.

Andrzej Olejko

Laureaci Złotej Lotki 2020

Nie sposób tak na gorąco opisać i przedstawić to co działo się w niedzielę 27 czerwca w Orlim Gnieździe zwłaszcza, że zbiegło się tu jednocześnie wiele ważnych i ciekawych zdarzeń.

A zacząć należy od odnotowania zdarzenia nr 1, tj bezpośredniego, „na żywo”, spotkania Loteczki w Orlim Gnieździe, po ponad rocznej przerwie spowodowanej koronawirusem. Już sama ta okoliczność wywołała wigor głodnych bezpośrednich spotkań członków Loteczki.

A, że w tym czasie zbiegły się znaczące uroczystości – trudno tak ad hoc wszystko zebrać i przedstawić, zwłaszcza nieobecny. Gałę wręczenia Złotych Lotek-2021 zaszczyliło swoją obecnością wiele znakomitości, legend polskiego lotnictwa: generałowie, profesorowie, mistrzowie sportów lotniczych, zasłużeni działacze, piloci.

Tych samych komplementów i słów uznania można użyć do wszystkich uczestników sobotniej uroczystości.

A spośród nich, kapituła wybrała takich naj, naj do wyróżnienia Złotymi Lotkami. Wzruszające jest to, że taka niepozorna, mała statuetka jest takim znaczącym spoiwem i zaproszeniem do, jak to powiedział gen. Majewski, wzruszających, chyba jedynych w Polsce spotkań Braci Lotniczej.

„Złota Lotka” jest wyróżnieniem ludzi zasłużonych dla lotnictwa i kosmonautyki. Wyróżnieni „Złotą Lotką” laureaci w Alei Ludzi Przeszłości, zwanej też Aleją Kosmonautów, sadzą pamiątkowe dęby z im poświęconą imienną tabliczką

Ponieważ trudno jest opisać na bieżąco tak znaczące uroczystości – wszystko zebrać i przedstawić Gałę wręczenia - dziś przedstawiamy tegorocznych laureatów w opracowaniu Andrzeja Szymczaka.

Edward Sobczak

Uroczysta Gala „ZŁOTYCH LOTEK” w Hotelu Kosmonauty

na prywatnej posesji Honorowego Prezesa Klubu pil. Adama BSKA



Kapituła „ZŁOTEJ LOTKI” składa się z siedmiu osób pod przewodnictwem jednego z najstarszych **Seniorów** Klubu, Przewodniczącego Kapituły od 2010 roku, instr. pil. **Herberta MAJNUSZA**.

Po zapoznaniu się z wnioskami wszystkich nominowanych kandydatów oraz wnikliwej analizie dorobku i działań na rzecz lotnictwa **Kapituła** wyłoniła niżej wymienionych laureatów za rok **2020/2021** przyznając im **Najwyższe Honorowe Wyróżnienie „ZŁOTA LOTKA”**.

Wyróżnienie uprawnia laureata do otrzymania statuetki „ZŁOTA LOTKA” oraz trwałego **Jego** upamiętnienia przez posadzenie drzewka dębu w **Alei Ludzi Przeszłości**.

LAUREACI 2020/2021

Nr 148



plk prof. dr hab. n.med.
**Krzysztof Stanisław
KLUKOWSKI**

Nr 149



prof. dr hab. psych. lotn.
**Jan Felicjan
TERELAK**

Nr 150



pil. techn. lotn.
**Henryk
GWIAZDA**

Nr 151



instr. pil. Barbara
**GRZEŚKOWIAK-
-BOCIAN**

Nr 152



mjr instr. pil.
Zbigniew KOWALSKI

Nr 153



kpt. PLL LOT instr. pil. mgr
Andrzej OSOWSKI

Nr 154



działacz lotn.
Maria PLADER

Nr 155



plk dypl. pil. inż.
Jan URBANIAK

Nr 156



mjr instr. pil.
**Józef
MICHAŁKIEWICZ**

Nr 157



mjr instr. pil. mgr inż.
**Sławomir
HETMAN**

PREZES KLUBU



Nr 158
**Klub Pilotów
DOŚWIADCZALNYCH**

instr. pil. mgr inż.
Zygmunt MAZAN

Nr 159



kpt. pil. PLL LOT
mgr inż.
Tomasz RUBAJ

Polski Rolls-Royce – CWS

Samochód luksusowy od XIX w. poprzez XX w., aż do XXI wieku nie zmienił swego oblicza. To zawsze był i jest duży pojazd. Jego długość osiąga około 5,5 metra, a czasami jest większa i jest wyznacznikiem komfortowej jazdy. Gdy jest duży rozstaw kół, wtedy pojazd jest mało podatny na tzw. „galopowanie”, jak w *PF 126p*, czy w innym pojeździe klasy A. Stabilność nadwozia i całej karoserii na drodze jest jednym z wyznaczników luksusowego pojazdu.



Replika CWS z Wejherowa Ludwika Roźniatowskiego.

W okresie międzywojennym klasyfikowano samochody w 5 kategoriach. Małe popularne samochody: (*Fiat 500, Fiat 508, Skoda Popular, DKW*), większe popularne samochody: (*Opel Kadett, Fiat 1100, Tatra 57, Aero 30, Ford Eifel*), samochody średnie: (*Lancia Aprilia, Opel Olimpia, Mercedes-Benz 170 V, BMW 326, Peugeot 302*), Samochody duże do 3 litrów pojemności silnika: (*Mercedes-Benz 230, Steyr 220, Adler Diplomat, Wanderer W26*), wielkie samochody mające silniki ponad 3 litrowe: (*Mercedes-Benz 320, Chevrolet De Luxe, Buick Limited, Renault Viva, Graham Standard*). Wszystkie te pojazdy były do kupienia w II RP. Ceny zaczynały się od 3.800,0 zł, a kończyły na kwotach 20.000 – 30.000,0 zł. Ceny niektórych aut sięgały 74.000,0 zł, jak w przypadku samochodu marki *Mercedes-Benz 500*. Ponad 95% sprzedawanych pojazdów w II RP to były kabriolety. Samochody: *Lancia, Skoda* i *Mercedes-Benz* oferowały kabriolety i limuzyny.

Projekt polskiego samochodu klasy średniej wyższej CWS zaczął się od jego serca, a więc silnika. Konstrukcja ta miała dorównać i w założeniu przewyższać zachodnie konstrukcje tego typu. Budowa silnika, jak i całego pojazdu, mogła konkurować z najlepszymi światowymi odpowiednikami. CWS posia-

dał górnozaworowy aluminiowo-krzemowy blok – kadłub silnika. Było to nowoczesne rozwiązanie, w porównaniu do silnika samochodu *Mercedes-Benz 300 W-04*, który kadłub miał żeliwny i był konstrukcją dolnozaworową. Pojazd przeznaczony był dla wyższych urzędników Wojska Polskiego z Prezydentem Polski na czele. Nikt nie konstruuje pojazdu średniej wielkości dla generalicji i prezydenta.

Projekt, jak i końcowa konstrukcja silnika i karoserii CWS okazały się sukcesem. To tylko dzięki grupie entuzjastów, którzy w ciężkich warunkach dokonali niemal cudu. Wykonali w zrujnowanym kraju coś, co dało podstawy do rozwoju motoryzacji w Polsce. Porównując motoryzację w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Francji czy dalekiej Ameryce Północnej (USA) z powojenną Polską, okres ten stał się przełomem nie tylko w myśleniu i projektowaniu, ale i postrzeganiu wizji nowoczesności.

Pojazd CWS posiadał reflektory marki *Marshall*, wskaźniki – zegary na desce rozdzielczej były produkcji francuskiej firmy *LeNivex*. Zastosowano gaźniki systemu „*Zenith*” i „*Bosch*”. Rozrusznik elektryczny „*Scintilla*”, pompę hydraulicznego urządzenia wspomagające-



CWS z Płocka Jarosława Śliwińskiego A (zdjęcia własne J.Ś.).

go mechaniczny hamulec i blokadę, by uniemożliwić kradzież samochodu. Innowacyjność pojazdu CWS polegała na ujednoczeniu połączeń gwintowych (*Bar-telmuss & Suchy*) i innych elementów złącznych, gdzie można było zastosować jeden rodzaj klucza płaskiego (17 x 29) i śrubokręta. Żaden samochód na świecie nie miał takiego rozwiązania. Wprowadzono instalacje 12 V, w miejsce powszechnie stosowanej 6 V. Ciekawostką konstrukcyjną była naprawa, w warunkach polowych, półosi obciążonych, które można było wysunąć na zewnątrz baz demontażu piast. Wszystkie łożyska pochodziły z firmy *SKF*, a amortyzatory hydrauliczne stosowano typu ramieniowego. Opony niskociśnieniowe „*Michelin*” – „*Conford Cord*” 860 x 160 lub „*Bibendum*” 16 x 50. Obicia tapicerki były wykonane z sukna deseniowego *Fabryki Wyrobów Sukiennych „Edward Zipser i Syn”* z Bielska. Część pojazdów była wyposażone w tzw. „straponteny” – składane foteliki montowane w tylnej części przednich foteli. Część pojazdów posiadała wewnętrzną ściankę dzielącą tylną część kabiny od szofera, zaopatrzoną w przesuwne szyby. W bocznych oknach montowano rolety, a w drzwiach wprowadzono kiesze-

nie - schowki. Pojazd posiadał zamki ryglujące drzwi. Nad drzwiami montowano uchwyty do łatwiejszego wstawiania i opuszczania pojazdu. Wnętrze oświetlały 3 lampki sufitowe. Z przodu pojazd wyposażony był w 2 reflektory i w reflektor dodatkowy tzw. „szperacz”, a z tyłu montowano światło ostrzegawcze i światło stopu. Pod nogami widniały pluszowe dywaniki. Na zewnątrz ozdobne chromowane listwy oraz inne elementy ozdobne pokryte były powłoką niklową. Klamki zewnętrzne, znak fabryczny umieszczany na wszystkich samochodach, gwintowane podnośniki przedniej otwieranej szyby, lampy sufitowe i inne elementy były wykonane z mosiądzu pokrywanych niklem. Wszystkie pojazdy odznaczały się doskonałymi właściwościami trakcyjnymi, wysoką jakością i wytrzymałością. Pozytywnymi były też opinie wojska - o elastyczności silników, dobrym resorowaniu, łatwym prowadzeniu na złych drogach i bardzo wygodnej kabinie. W poniższej tabelce zaprezentowano najważniejsze dane dotyczące pojazdów CWS.

Samochody CWS i ich odmiany, rodzaje, podstawowe informacje techniczne

Model	Silnik	Rok powstania	Karoseria	Sztuki
T-1 – 5-7 osobowy	4-cylindrowy – 16-20 KM	1928-1931	Kabriolet – torpeda – 4-drzwiowy Limuzyna – kareta Sanitarka Półciężarówka	800 szt. 250 szt. 50 szt. Kilka szt.
		1931	Ambulans Poczty i PKO 2-drzwiowe fałszywy kabriolet „Berlina” – 2-drzwiowa	
T-2 – 4 osobowy	4-cylindrowy – 24 KM, 1.500 cm ³ ,	1929	Samochód popularny 4 osobowy	Kilka szt.
T-4	4-cylindrowy – 24 KM	1929		Kilka szt.
T-8	8-cylindrowy – 80-100 KM, 2.964 cm ³ ,	1930	Roadster – 2 osobowy (+2 os.)	1 szt.
			Fałszywy kabriolet - 4-5 osobowy	Kilka szt.
Prototyp	6-cylindrowy	1932		Projekt
	Silniki stosowane do: - wyciągarek balonowych, - łodzi saperskich - pontonów i ślizgaczy - kafarów - elektrowni polowych	1928-1935		200 szt.

Samochód CWS od modelu T1 do T8 był pojazdem segmentu co najmniej E (wyższa klasa średnia, duży pojazd, komfortowy, bogato wyposażony) jeżeli nie segmentu F (luksusowy pojazd, limuzyna posiadająca większą wewnętrzną przestrzeń, komfortowo wyposażona o dużej estetyce wnętrza i zewnętrznego wyglądu pojazdu).

Pojazdy luksusowe okresu międzywojennego, które były użytkowane w Polsce to przykładowo: *Cadillac 355D Fleetwood V8 Special*, którego długość wynosiła 6 m, a był wysoki na 2 m i ważył 3 tony. Z polskiej montowni w Oświęcimiu-Brzezince „Praga-Oświęcim” pochodził natomiast model *GRAND*. Była to limuzyna 6 osobowa o długości 4,8 m, o wadze 2,2 tony i silniku 3,8 cm³ V8.auta typu *GRAND* posiadali: Jan Kiepusza (śpiewak) i Wojciech Kossak (malarz).

Do wyższej klasy średniej – limuzyn, należał samochód *Steyr typ 430* (1933-1939) o pojemności silnika 2,3 cm³, o mocy od 45 do 55 KM, długości 5,0 m, którego posiadaczami byli bielscy właściciele *Fabryki Śrub i Wyróbów Kutyh Bartelmuss & Suchy* z Bielska. Posiadali oni również kilka samochodów marki *Mercedes-Benz 170V (W-136)*, jak i modele *Mercedes-Benz 230*.

Park samochodowy okresu międzywojennego urozmaicały takie pojazdy, jak: *Dodge, Oakland, Marmon, Hupmobile, Ford, Packard, White, Pierce Arrow, Berliet, Renault, Austro-Fiat, Citroen, Austro-Daimler, Lancia-Lambda, Peugeot, Graft & Stiff, Cadillac, Buick, Trumpf, Hanomag, Adler, Areo 50, Packard* oraz wiele innych marek biorących udział w wielu rajdach samochodowych. Mimo małej ilości pojazdów tamtego okresu różnorodność była dość wielka.

Wiele pojazdów było w okresie II RP karosowanych w Polsce. Wykorzystywano podwozia amerykańskich samochodów by budować własne luksusowe nadwozia. Aktywnymi na tym polu były takie firmy, jak: „Auto-Koncern” z Warszawy (*Chrysler*), „Danzinger Karosseriefabrik A.G.” w Sopocie, ul. Danzingerstrasse 110-114, (*Hudson, Essex*), Plage & Laškiewicz z Lublina, „Brzeskiauto” S.A. Stanisław Brzeski, Poznań ul. Jakuba Wujka 8 i ul. Dąbrowskiego 29, (*Mercedes-Benz, Citroen, Leyland, Rolls-Royce, Talbot, Rover, Vauxhall, Bedford, Volvo, Buick, Opel, itp.*). Firm karosujących samochody prawdopodobnie było w II RP około 200, a udokumentowanych zostało ponad 80 firm.

Niektóre z pojazdów były wyposażone w wentylację oraz ogrzewanie. Wnętrze odznaczały się subtelnością i wyrafi-

nowaniem. To jak mebel z górnej półki, odznaczający się funkcjonalnością i wyrafinowanym smakiem. Obszerne, wygodne kanapy, wszechobecne polerowane drewno i chromowane listwy oraz inne elementy, radia samochodowe.

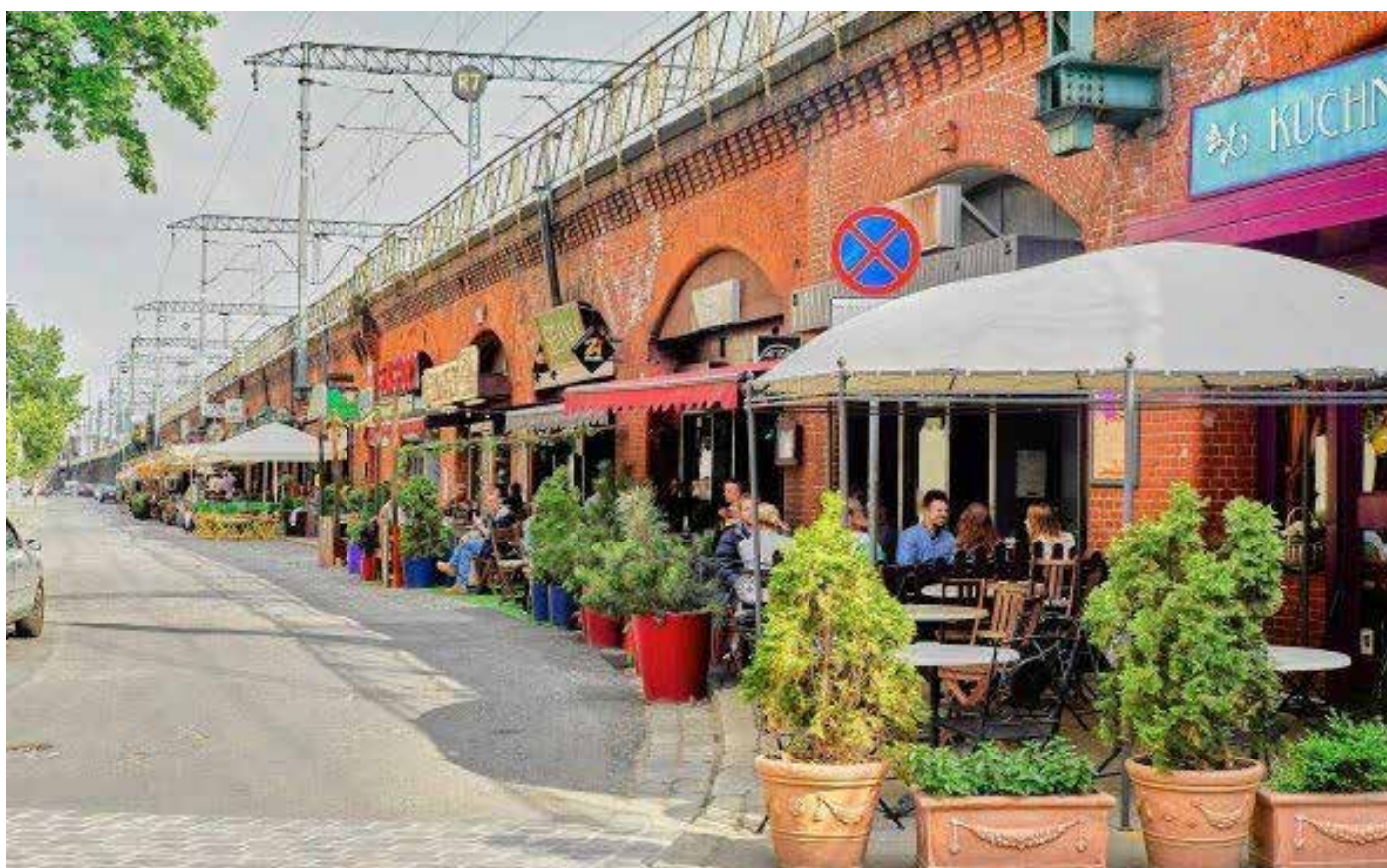
Dziś wyznacznikiem luksusu jest również wielkość samochodu – klasa S, ale i wyposażenie danego pojazdu. Różnego rodzaju systemy wspomagające prowadzenie pojazdu, komputery, nawigacje, ciekłokrystaliczne ekrany dotykowe, szyby na których są widoczne zadane parametry, telewizory w zagłówkach i inne nowinki komputerowe kuszą dziś potencjalnego nabywcę. Luksus w wydaniu *Mercedes-Benz* klasy S, *Rolls-Royce Ghost*, *Aston Martin DBX*, *Maybach 57S* posiadające silniki o średnich mocach od 300 do ponad 620 KM.

Piotr Pluskowski

KOLEJ/GÓRNICCTWO

Estakada kolejowa

Na przełomie XIX i XX wieku przeprowadzono szereg prac związanych z porządkowaniem wrocławskiego węzła kolejowego, utworzonego z powiązanych łącznicami starych stacji i prywatnych linii kolejowych. Biegące ulicami tory utrudniały, a czasami wręcz uniemożliwiały rozwój miasta w kierunku południowym. Zmiana tego układu możliwa była dopiero po znacjonalizowaniu linii kolejowych, a najważniejsze towarzystwa kolei śląskich upaństwowione zostały decyzjami parlamentu pruskiego z 25 stycznia i 17 maja 1884 r.



Do najważniejszych inwestycji prowadzonych w końcu XIX w. na węźle wrocławskim była budowa, oddanej do eksploatacji w 1896 r. 4-torowej obwodnicy towarowej o długości 12 km, łączącej stacje rozrządowe w Brochowie i Gądowie oraz zdawczo-odbiorczą portu rzeczno-godulskiego w Popowicach.

Obwodnica ta wyeliminowała ruch towarowy przez Dworzec Główny i umożliwiła przeprowadzenie jego kompleksowej przebudowy, którą przeprowadzono w latach 1896 - 1908.

W 1901 roku zlikwidowano stare połączenie Wrocław Główny - posterunek odgałęźny Grabiszyn. Przeprowadzono przebudowę głównej linii biegnącej przez centrum miasta. Poprzez podniesienie jej na estakadę i nasypy zlikwidowano jednopoziomowe skrzyżowania z ulicami. W 1905 roku ukończono przebudowę dworca, a w 1908 roku ukończono budowę łącznic w Popowicach i Muchoborze.

Jeszcze przed 1940 rokiem rozpoczęto wywłaszczanie dalszych terenów z myślą o poszerzeniu estakady pod budowę czwartego toru i 2 grup postojowych dla składów osobowych (po obu stronach wiaduktu nad obecną ul. Powstańców Śląskich). Projektów tych nie realizowano z powodu wybuchu wojny.

Po estakadzie prowadzone są trzy tory linii kolejowej Wrocław - Poznań. Składa się z czterech stalowych wiaduktów nad ulicami (Komandorską, Powstańców Śląskich, Zielińskiego i Gajowicką) i 67 murowanych z cegły, sklepionych przęseł o rozpiętości 5 i 6 m. Łączna długość estakady sięga 640 m. Czteryście metrów odcinek linii kolejowej od hali dworca do wiaduktu nad ul. Komandorską (początek estakady) prowadzony jest po nasypie ograniczonym obustronnym murem oporowym z ciosów granitowych, ze stalowym wiaduktem nad ul. Stawową.

Prowadzenie torów kolejowych po estakadzie (bezkolizyjne skrzyżowania z ruchem drogowym) było stosowane nie tylko we Wrocławiu. Między innymi na terenach Śląska podobną estakadę, opasującą stare miasto, zbudowano w latach 1910 - 1911 w Strzegomiu. W 1916 roku po estakadzie o podobnej konstrukcji jak wrocławska poprowadzono tory linii kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim.

Estakada prowadzona w centrum Wrocławia zyskała interesujący detal architektoniczny. Murowane z cegły sklepienia i mury nadłuczy dekorowane są kamiennym licowaniem. Licowane kamieniem są przyczółki stalowych wiaduktów, które składają się z trzech oddzielnych dla każdego toru konstrukcji stalowych, belkowych, nitowanych. Konstrukcja wiaduktów podparta jest żeliwnymi słupami. Materiał i konstrukcję z okresu budowy estakady utrzymały również kamiennie - stalowe bariery.

W 1945 roku zniszczenia estakady były minimal-



ne i ograniczone do lokalnych zniszczeń i uszkodzeń. Niemcy przygotowując Wrocław do obrony adaptowali część przęseł na schrony bojowe, wówczas to zamurowano m.in. otwory od strony ul. Nasypowej. Po 1945 roku prace remontowe na estakadzie ograniczały się do utrzymania torowisk. W 1969 roku przeprowadzono elektryfikację linii kolejowej Wrocław - Poznań. Stalowe słupy trakcji elektrycznej zamocowano na wspornikach umieszczonych w tarczach czołowych estakady.

Filary i sklepienia estakady wykonane są jako murowane z cegły. Budowla posadowiona jest na murowanych z kamienia granitowego ławach fundamentowych z podstawą o szerokości 1,55 m wyprowadzoną na wysokość 0,69 m ponad poziom gruntu. Filary, sklepienia i ściany czołowe murowano z cegły i spoinowano. Ściany wewnętrzne przęseł i podniebienia sklepień pierwotnie ceglane, spoinowane wtórnie bielono, tynkowano i obudowywano panelami.

Torowiska na estakadzie ułożono na podbudowie tłuczniowej. Podbudowa wypełnia koryto ograniczone przy ścianach czołowych estakady gzymsem murowanym z cegły i częściowo z profilowanych ciosów granitowych. Nad sklepieniami wykonana jest nadsypka żwirowo - gli-

nowa i izolacja odwodnieniowa. Skrajnia na estakadzie ograniczona jest stalowymi barierami o zróżnicowanym rysunku skratowań. Słupki barier wykonano jako murywane z ciosów piaskowca, kształtując je w formie pozornych balkoników.

Stalowe wiadukty nad ulicami wykonane są jako oddzielne konstrukcje dla każdego toru. Zastosowano tutaj przęsła belkowe z dźwigarów blachownicowych, nitowanych. Dźwigary połączono rusztem poprzecznic i jednej podłużnicy, na których ułożone są blachy nieckowe. Przęsła wiaduktów ułożone są na wspólnych przyczółkach i dodatkowo podparte żeliwnymi słupami. Oryginalny materiał i konstrukcję utrzymały wiadukty nad ul. Zielińskiego i Stysia. Wiadukty nad ul. Komandorską i Powstańców Śląskich zostały w latach 70. przebudowane. Wymieniono przęsła i likwidując słupy pośrednie zwiększono szerokość jezdni kosztem chodników. Murywane przyczółki wiaduktów licowane są granitowymi ciosami i zwieńczone kamiennymi pylonami barier.

Szerokość estakady sięga 12,40 m. Całkowita wysokość konstrukcji (bez stalowych barier) 5,60 m. Światło pionowe sklepienia wynosi 4,01 m, wyniesienie łuku sklepienia 0,92 m. Murywane z cegły sklepienie ma grubości 0,65 m. Ściana czołowa o wysokości w kluczu 0,47 m. Gzyms o wysokości 0,46 m. Sklepienia o rozpiętości ok. 5,0 m na odcinku estakady od ul. Komandorskiej do Powstańców Śląskich i 6,0 m na odcinkach pozostałych. Filary o szerokości 1,23 m i długości 12,36 m. Podpory rozdzielcze wykonane są z filarów o szerokości 2,80 m

z pomieszczeniem wewnętrznym o szerokości 3,73 m.

W estakadzie występują stalowe wiadukty o zróżnicowanej rozpiętości (ul. Powstańców Śląskich - 21,23 m, ul. Zielińskiego - 24,40 m). Wiadukty nad ulicami Komandorską i ul. Stysia są wiaduktami skrajnymi estakady. Ciekawostką być może to, że blachownicowe konstrukcje wiaduktów tej estakady traktowano jako wzorcowe i przenoszono np. na budowaną w latach 1902 - 1904 linię kolejową Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój.

Elewacje wyróżnia czytelny rysunek sklepień prowadzonych łukiem odcinkowym. Ściany czołowe zwieńczone są ozdobnym gzymsem schodkowym. Przyczółki stalowych wiaduktów licowane są ciosami z piaskowca. Zwieńczone były dekoracyjnymi pylonami z kamiennymi kulami lub słupami (takie o wysokości ok. 4,0 m występowały przy wiadukcie nad ul. Powstańców Śląskich).

Tradycyjnie, część przęseł estakady wykorzystywana była przez służby kolejowe na magazyny. Od lat 90. XX w. przestrzeń pod przęsłami zaczęto przysposabiać do działalności komercyjnej. Nowi użytkownicy adaptowali je na sklepy, lokale gastronomiczne, hurtownie i inne. Towarzyszyło temu wykonywanie nowych otworów (okiennych i drzwiowych), przebijanie przejść między sklepieniami, wprowadzanie różnych ścian działowych, montowanie na tarczach czołowych estakady tablic informacyjnych i podświetlanych reklam. Nie zawsze jest to eleganckie, nie zawsze sprzyja też utrzymaniu i ekspozycji tego wyjątkowego dzieła budownictwa kolejowego.

Stanisław Januszewski

Historyczne wagony z Kopalni Piasku Kotlarnia

Tabor pomocniczy, chociaż zwykle pozostaje w ukryciu na terenie lokomotywowni czy bocznych torach stacji kolejowych, pełni niezwykle istotną rolę w utrzymaniu ruchu i infrastruktury kolejowej. W bardzo wiele miejsc sieci kolejowej dotrzeć można niemal wyłącznie po torach, dlatego też każdy zarząd kolejowy utrzymuje w pogotowiu cały arsenał wagonów specjalistycznych, pociągów remontowych, ratunkowych, gaśniczych, utrzymania sieci trakcyjnej.



Wagon socjalny Biy 8509 zbudowany na bazie trzyosiowego wagonu osobowego budowy pruskiej C3itr

Pojazdy tego typu bardzo często posiadają unikalne wyposażenie kompletowane w zależności od aktualnych potrzeb. Z tego względu ze względu na wysoki koszt opracowania od podstaw dedykowanej konstrukcji powstają one w oparciu o wycofywane typy wagonów, które w ruchu kolejowym stały się przestarzałe, a których konstrukcja nie wykazuje nadmiernego zużycia i nadaje się do przeróbki. Dzięki temu bardzo wiele cennych historycznie pojazdów pomimo upływu nierzadko kilkudziesięciu lat od zaprzestania ich liniowej eksploatacji przetrwało do czasów współczesnych. Przykładem takich wagonów

są m.in. historyczne pojazdy stacjonujące na terenie lokomotywowni przy Kopalni Piasku Kotlarnia.

Najstarszy z opisywanych wagonów, socjalny o oznaczeniu Biy 8509 powstał w wyniku adaptacji 3-osowego przechodniego wagonu osobowego typu 3itr dostarczanego dla Pruskich Kolei Państwowych: Königlich Preussische Staatseisenbahnen w latach 1904-1919. Pierwotnie, pojazdy te wykorzystywano w składach dalekobieżnych i pociągach przyśpieszonych. Powstawały w kilku wariantach 1, 2 i 3 klasy, mieszanych, a także z zamkniętymi i otwartymi pomostami wejściowymi. Największą partię, ok 4000 wagonów 3 klasy C3itr pr08 zbudowano w okresie I wojny światowej, na potrzeby transportu wojska. Ich charakterystyczną cechą była uproszczona konstrukcja i otwarte pomosty wejściowe. Prawdopodobnie właśnie z tej partii pochodzi opisywany pojazd. Po 1945 roku znalazł się w parku wagonowym Polskich Kolei Państwowych. Początkowo był eksploatowany jako wagon klasy trzeciej typoszeregu Ciy, a po 1 czerwca 1956 roku klasy drugiej, zaliczony do typoszeregu Biy. Podczas napraw, drobne elementy wagonu ulegały wymianie, uproszczeniu i unifikacji. Prawdopodobnie na początku lat 60. XX w. podczas naprawy głównej przeprowadzonej w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Opolu wagon przebudowano, w wyniku czego uzyskał on obecną formę zewnętrzną, z nieznacznie zmienionym układem okien i uproszczoną konstrukcją dachu, pozbawioną świetlika. W latach 70. XX w. został pozyskany przez Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego i zaadaptowany na wagon socjalny dla potrzeb pociągu ratunkowo-warsztatowego. Jego eksploatacji zaprzestano na początku XXI w.



Wagon kryty 2-osowy Hk 8369

Kolejny z wagonów, oznaczony symbolem Hk 8369, pochodzi z okresu między 1910 a 1927 rokiem. Bazą do jego budowy był kryty wagon niemieckiej serii G10 o ładowności 15 t, rozstawie osi 4,5 m i długości ze zderzakami 9500 mm. Konstrukcyjnie wywodzi się on wprost z produkowanych dla pruskich kolei państwowych wagonów Blatt pr. II d 8 typów Kassel i München. Były one wytwarzane w 3 odmianach: bez układu hamulcowego, z układem hamulcowym lub, jak w przypadku opisywanego, z układem hamulcowym i budką hamulcową. Cechą charakterystyczną tych pojazdów, była unifikacja rozwiązań konstrukcyjnych i podzespołów takich jak ostoja, widły maźnicze, zestawy kołowe, maźnice, urządzenia odbojowe, sprzęgi, układy hamulcowe z innymi typami taboru eksploatowanymi na terenie Niemiec, co ułatwiało naprawy i skracало ich czas.

Po zakończeniu I wojny światowej znaczna ilość wagonów G(h)/G10 znalazła się w Polsce. Krajowe fabryki rozpoczęły również ich produkcję na potrzeby PKP. Polskie wagony różniły się jedynie drobnymi detalami od niemieckich i nadano im oznaczenie fabryczne C-I.

Wszystkie wagony kryte tego typu zarówno niemieckie jak i polskie zostały na PKP włączone do typoszeregu Kdth lub Kdt, w zależności od tego czy były wyposażone w budkę hamulcową czy nie. Kolejna duża partia tych pojazdów trafiła do Polski po zakończeniu II wojny światowej. Przy obecnym stanie badań ustalenie producenta wagonu jest niemożliwe gdyż nie zachowała się tabliczka firmowa.

Wagon trafił na inwentarz PKP po 1945 roku, prawdopodobnie w złym stanie i został poddany naprawie głównej. Świadczą o tym m.in. daty na nieoryginalnych

pokrywach maźnic, z sygnaturami PKP z lat 1946-1948.. Kolejne naprawy okresowe oprócz wymiany urządzeń odbojowych nie spowodowały większych zmian w konstrukcji pojazdu. Po zakończeniu eksploatacji na PKP, pod koniec lat 60 XX w., wagon trafił do Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego. Został nieznacznie przebudowany, wyposażony w wysokowydajne pompy gaśnicze i pod oznaczeniem Hk 8369 włączony w skład pociągu gaśniczego. W tej roli był eksploatowany do 2012 r.



Czteroosiowy wagon gospodarczy nr 8327, na podwoziu wagonu towarowego budowy amerykańskiej

Najciekawszy z wagonów zachowanych na terenie KP Kotlarnia, oznaczony numerem 8327, powstał w oparciu o podwozie platformy amerykańskiej i pochodzi z okresu I wojny światowej. Po przystąpieniu Stanów Zjedno-

skich sił ekspedycyjnych. Rządy USA i Francji zawarły więc porozumienie, na mocy którego w portach w La Rocher i Nazaire utworzono montownie taboru dostarczanego z USA w postaci gotowych zestawów. Do marca



Wagon gospodarczy nr Hk 8366, na podwoziu wagonu towarowego pochodzenia węgierskiego

zonych do konfliktu, koleje francuskie nie były w stanie zapewnić wystarczającej liczby taboru do obsługi logistycznej liczących ponad 2 miliony żołnierzy amerykań-

1919 roku zmontowano 17 000 wagonów z 37 000 wyprodukowanych. W 1920 roku Polskie Koleje Państwowe odkupiły z demobilu ok. 4000 zestawów do montażu wa-

gonów towarowych – platform, węglarek oraz krytych. Ich rozładunek i montaż odbywał się w porcie w Gdańsku. Pozostawały w eksploatacji do lat 70 XX w.

Adaptacji opisywanego wagonu na gospodarczy dokonano prawdopodobnie w latach 60. XX w. w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Lubaniu Śląskim, które specjalizowały się w tego rodzaju pracach. Na nieznacznie zmodyfikowanym podwoziu, pozbawionym kilku elementów typowych dla platformy, w tym ściągów usztywniających konstrukcję, wybudowano zupełnie nowe zamknięte nadwozie, wewnątrz którego zabudowano m.in. agregat prądowłóczy. W tym stanie pojazd

sadzkowych Przemysłu Węglowego i został włączony w skład pociągu ratowniczo-remontowego. Obecnie jest wykorzystywany jako mobilny magazyn.

Do budowy wagonu o oznaczeniu Hk 8366, wykorzystano podwozie wagonu krytego pochodzenia węgierskiego o rozstawie osi 5 m. Wagony tego typu znalazły się w posiadaniu Polskich Kolei Państwowych po zakończeniu zarówno I jak i II wojny światowej. Niewielka partia została też zakupiona przez PKP w latach 1920-21. Otrzymały oznaczenie serii Kd, a po 1951 roku Kdn. Ich eksploatacji zaprzestano w latach 60. XX w. Jeden z nich, zachowany w stanie oryginalnym oglądać można na



Cysterna dwuosiowa standaryzowanej budowy niemieckiej numer Uh 0001

trafił na sieć kolejowa Przedsiębiorstwa Materiałów Pod-



Cysterna dwuosiowa zunifikowanej budowy niemieckiej typu Z [P] z pomostem nr Uh 8702

ekspozycji Stacji Muzeum w Warszawie. W opisywanym wagonie na jednej z ostojnic zachowała się słabo widoczna sygnatura „Martha-Hutte”. Zakład ten funkcjonował w Katowicach i został zlikwidowany w 1928 roku, co umożliwia określenie daty produkcji podwozia między 1910 a 1928 rokiem.

W latach 60. XX w. Polskie Koleje Państwowe zaczęły masowo wycofywać najstarsze typy eksploatowanych wagonów. Ze względu na dłuższe w porównaniu do pojazdów niemieckich czy polskich ostoje i obecność pomostów w wagonach krytych wyposażonych w budkę hamulcową, pojazdy pochodzenia węgierskiego były preferowane jako baza do budowy na bazie ich podwozi



Plug odśnieżny nr 469 zbudowany na bazie tendra parowozowego typu 12C1

wagonów techniczno-gospodarczych. Większość rekonstrukcji, w tym opisywanego pojazdu wykonały Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Lubaniu Śląskim, które po 1963 roku wyspecjalizowały się w tego typu pracach. Nowe nadwozie o konstrukcji drewnianej, powstało w oparciu o standaryzowany projekt. Po przebudowie wagon zakwalifikowano jako typ Hk – tj. wagon kryty specjalnego przeznaczenia o ładowności poniżej 20t.

Czas eksploatacji wagonu po przebudowie nie jest znany. Ostatnim miejscem jego służby były koleje Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego, gdzie z oznaczeniem Hk 8366 wagon włączono w skład pociągu ratowniczego. Jego eksploatacji zaprzestano przed 2010 rokiem.

Dwa kolejne wagony, dwuosiove cysterny były wykorzystywane w składzie pociągu gaśniczego należącego do Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego. Pierwsza z nich o oznaczeniu Uh 0001 wyprodukowana została między 1910 a 1925 rokiem. Jej producent jest nieznany, jednak na elementach podwozia zachowały się dobrze czytelne sygnatury hut stali w Oberhausen (G.H.H. - Gutehoffnungshütte) oraz Peine (Peine Walzwerk). Wskazuje to na pruskie pochodzenie, o czym świadczą również zunifikowane zgodnie z określoną w 1909 roku przez Niemieckie Stowarzyszenie Wagonów Kolejowych (DWM - Deutscher Staatsbahnwagenverband) normą elementy konstrukcji podwozia i układu biegowego. Wagon dostarczony został najprawdopodobniej dla odbiorcy prywatnego, o czym świadczą nietypowe rozwiązania jak np. konstrukcja zbiornika i jego wsporników, odmienne niż stosowane w cysternach o pojemności 19 m³ dostarczanych maso-

wo dla kolei pruskich. Po 1945 roku wagon stał się własnością Polskich Kolei Państwowych. Po zakończeniu jej eksploatacji, prawdopodobnie w latach 70 XX w., został pozyskany przez Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego i zaadaptowany przez montaż dodatkowej instalacji na mobilny zbiornik wody wchodzący w skład pociągu gaśniczego. Pozostawał w eksploatacji do początku 2012 roku.

Druga z cystern o pojemności 24 m³ pochodzi z ok. 1930 roku. Należy do standardowego typu dostarczanego dla kolei Niemieckich od połowy lat 20 do końca II wojny światowej w wariantach o pojemnościach 19, 20, 21, 22, 24, 26,5 m³. Wyróżnia się jednak przejściową konstrukcją, o czym świadczy sposób wykonania ostoi jako nitowanej, podczas gdy zbiornik jest już w całości spawany. Po zakończeniu II wojny światowej cysterna znalazła się na inwentarzu Polski Kolei Państwowych, była eksploatowana do końca lat 70. XX w., po czy sprzedano ją do Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego, gdzie zaadaptowana została na potrzeby służby w pociągu gaśniczym i pozostawała w eksploatacji do około 2012 roku.

Ostatnim pojazdem znajdującym się na terenie lokomotywowni w Kotlarni jest lemieszowy plug odśnieżny o numerze 469, zbudowany na bazie tendra parowozowego budowy pruskiej, serii oznaczanej na PKP symbolem 12C1. Pierwotnie tendry tego typu sprzęgane były z czterosiosowymi parowozami towarowymi pruskich serii G4, G5, G7 oraz wczesnych egzemplarzy G8 oznaczanych na PKP jako Tp1, Tp2, Tp3 oraz Tp4. Tender pochodzi najprawdopodobniej od parowozu serii Tp4. Eksploatacja tych lokomotyw na PKP zakończyła się na przełomie lat

60. i 70. XX w.. Ze względu na sporą moc znalazły one zatrudnienie na Kolei Piaskowej, gdzie trafiły maszyny o numerach 8, 98, 125, 148, 166, 171, 175, 183, 217, 258, 299. Zostały wycofane dopiero około 1983 roku. W tym okresie w warsztatach Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego dokonano też adaptacji tendra na pług. Był on eksploatowany do końca lat 90. XX w.

Opisywane wagony stanowią cenny, a przy tym przekrojowy zbiór pamiątek dokumentujących rozwój taboru kolejowego na początku XX w. Są również jedynymi z niewielu zachowanych do naszych czasów zabytków techniki związanych z działalnością największej kolei przemysłowej w Europie, jaką była sieć należąca do Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu

Węglowego. Ich walory zostały dostrzeżone i w 2018 roku objęte zostały ochroną prawną przez Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Opolu. Ich obecna sytuacja daje jednak nadzieje że w przyszłości trafią one do któregoś z prywatnych skansenów kolejowych, lub jednostki powołanej typowo do ochrony dziedzictwa kolei piaskowej. Po wielu latach zaniedbań, w ostatnim czasie obserwować można bowiem wzrost zainteresowania tym fragmentem historii Górnego Śląska, ściśle powiązaną z wydobywaniem węgla kamiennego. Przykładem mogą być działania na rzecz zachowania mostu podsadzkowego Wojciech, linii kolejowe KPK-LK 301 oraz koparek wielonaczyniowych Rs-500 znajdujących się na terenie KP Kotlarnia.

Iwo Wachowicz

MOSTY

Most podsadzkowy Wojciech

Powstał w 1913 r. Przez dziesiątki lat służył zaopatrzeniu w piasek dawnej kopalni węgla kamiennego 'Jadwiga'. Powstał w 1913 roku. Z początkiem lat 70. kopalnia zlikwidowała szyb Wojciech, ale most zsypany funkcjonował dalej. W miejscu szybu utworzono punkt sprzedaży piasku KP Kotlarnia, która w latach 70. XX stulecia nitowaną kratownicę zastąpiła, nową, większą konstrukcją.

W konstrukcji mostu zastosowano unikatowy system rozładunku wagonów Van der Zypen & Charlier. Pudło wagonu było unoszone samoczynnie za pomocą rolek,

po najechaniu na specjalne prowadnice podczas przejazdu przez konstrukcję mostu zsypanyego. Prowadziło to do załamania podłogi i grawitacyjnego rozładunku



Most podsadzkowy „Wojciech”.



Most podsadzkowy Wojciech.

piasku. Technologia ta jest nadal używana w czynnych jeszcze wagonach rolkowych typu 401Vc stosowanych do transportu piasku.

Koleje piaskowe stanowiły integralny element krajobrazu górnośląskich kopalni węgla kamiennego. Zapewniały transport materiałów podsadzkowych, przede wszystkim piasku, do zabezpieczania wyrobisk kopalnianych powstałych po wydobyciu węgla kamiennego. Po II Wojnie Światowej koleje piaskowe połączono w powstałe w 1951 roku Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego (PMP-PW). To niezależne od PKP przedsiębiorstwo uruchamiało dziennie ponad 200 pociągów z głównych kopalń piasku – Szczakowej, Maczek-Boru, Kuźnicy Warężyńskiej oraz Kotlarni. Długość tych linii kolejowych sięgała 321 km, a bocznic - 135 km. Eksploatowano na nich 240 lokomotyw i ponad 4000 wagonów.

Wraz z likwidacją kopalń likwidowano i koleje piaskowe. Ich reliktem pozostaje odcinek kolei piaskowej nr 301 prowadzonej od stacji Pyskowice do mostu wyład

owczego „Wojciech” w Zabrzu Biskupicach. Dzisiaj, to znakomite świadectwo unikatowej historii techniki kolejowej. Pozostaje dokumentem dziejów dwu kolei piaskowych:

- pyskowskiej, powstałej w 1913 r. i zaopatrującej w piasek podsadzkowy dawne kopalnie: Wawel, Rokitnica, Jadwiga/Pstrowski oraz Ludwik/Pstrowski, do dzisiaj zachowanej od stacji Pyskowice do dawnej stacji Przechlebie,
- przechlebskiej, powstałej w 1909 r. i zaopatrującej w piasek podsadzkowy kopalnie Królowa Luiza (Zabrze), Guido oraz Makoszowy, zachowanej od Przechlebia do Zabrza Biskupic.

Jeszcze w końcu XX stulecia liczba mostów podsadzkowych na terenie Śląska i Zagłębia przekraczała 100 sztuk. Do dzisiaj pozostało ich ledwie kilka. Znajdujemy też ledwie kilka wielkich koparek wielonaczyniowych używanych do wydobycia i załadunku piasku na wagony kolejowe. Ledwie jedną wyekspozowano, inaczej niż w Niemczech gdzie stanowią atrakcję kompleksu „Terropolis” w wschodniemieckim Gräfenhainichen, gdzie organizowane są m.in. cykliczne festiwale muzyczne.

Kulturze służyć winny i utrzymane w Polsce mosty i tabor piaskowy,

Stąd wsparcia wymaga inicjatywa. Towarzystwo Entuzjastów Kolei oraz Stowarzyszenia Kolej na Śląsk które wystąpiły z inicjatywą ochrony prawej :

- odcinka szlaku kolei piaskowej nr 301 wraz z infrastrukturą, od stacji Pyskowice do mostu wyładowczego „Wojciech” w Zabrzu Biskupicach oraz
- mostu wyładowczego „Wojciech” w Zabrzu Biskupicach (ul. Drzymały 1).

Stanisław Januszewski

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Parowy statek pasażerski „Nixe”

Parowy statek wycieczkowy „Nixe” powstał w 1939 roku w stoczni Nobiskrug w Rendsburgu. Elegancki, płaskodenny statek służył władzom kanału jako łódź patrolowa, wycieczkowa i holownik. Pływał na Kanale Mittelland i na Łabie.

Pasażerami „Nixe” byli wyżsi urzędnicy i goście handlowi podczas wizyt kontrolnych. „Nixe” był bardzo skrotnym parowcem dwusrubowym z dwoma silnikami parowymi. Kadłub statku wykonano już w metalowej, spawanej konstrukcji. To czyniło statek przykładem „nowocześnie” przemysłu stoczniowego w czasach największego

niedoboru żelaza w gospodarce wojennej „III Rzeszy”.

„Nixe” początkowo należał do Pruskiego Urzędu Inżynierii Mechanicznej Magdeburg-Rothensee. Po 1945

roku statek należał do władz wodnych i żeglugowych Hitzacker nad Łabą i był tam używany do wczesnych lat siedemdziesiątych XX wieku. W 1971 roku jednostkę wycofano z eksploatacji i sprzedano do Holandii.

Długość	24,8 m.
Szerokość	4,55 m.
Zanurzenie	85 cm
Wyporność	38 Ton
Maksymalna liczba pasażerów	58 osób
Silnik parowy	Dwie maszyny parowe 3-cylindrowe o mocy 55 KM każda

Mariusz Gaj



Faszyzm

Dotychczasowe znaczenie czyli skąd się wzięło

Faszyzm (wł. fascismo, od łac. fascēs „wiązki, różgi liktorskie” i wł. fascio „wiązka, związek”) – doktryna polityczna powstała w okresie międzywojennym we Włoszech, sprzeciwiająca się demokracji parlamentarnej, głosząca kult państwa (statolatrię, totalitarne silne przywództwo, terror państwowy i solidaryzm społeczny). Faszyzm podkreślał wrogość wobec zarówno liberalizmu, jak i komunizmu. Początkowo nazwa odnosiła się tylko do włoskiego pierwowzoru, później była stosowana wobec pokrewnych ruchów w latach 20. i 30. XX wieku, zwłaszcza narodowego socjalizmu w Niemczech, oraz współczesnych ruchów wywodzących się z partii faszystowskich.

Nazwa faszyzm określała pierwotnie jedynie system polityczny powstały po pierwszej wojnie światowej we Włoszech. Wkrótce jednak została rozciągnięta na inne reżimy polityczne powstające w kolejnych latach w innych państwach, przede wszystkim w Niemczech, po zdobyciu władzy przez nazistów. Wciąż dyskusyjna jest kwestia pokrewieństwa pomiędzy faszyzmem włoskim a reżimami autorytarnymi zainspirowanymi włoskim przykładem.

Państwo faszystowskie charakteryzuje się dyktatorskim sprawowaniem władzy, którego podparą jest monopartyjny system parlamentarny. Funkcje ustawodawcze i wykonawcze przejmował wódz.

Zachowywano jednak pewne pozory parlamentarizmu. Posłów obywatele wybierali z jednej listy wyborczej. Jednakże o wszystkim decydował w praktyce dyktator. Parlament odgrywał rolę propagandowo-edukacyjną dla społeczeństwa. To w nim członkowie partii wyrażali postanowienia wodza, cele polityczne i metody ich użycia. Sądownictwo stanowiło niezależną władzę, jednakże tworzono specjalne sądy partyjne, obyczajowe oraz dążono do obsadzania stanowisk sędziów oraz prokuratorów przez ludzi związanych ze sprawującą opcją polityczną. Docelowo program państwa faszystowskiego zakładał całkowite przejęcie sądownictwa przez odpowiednie organy partii.

W państwie faszystowskim własność była (...) albo całkowicie państwowa albo całkowicie prywatna, wszystko jedno czy na zasadzie konsorcjum czy pojedynczego właściciela. Majątki „wrogów narodu”, działaczy opozycyjnych, były jednak przejmowane przez państwo. Zarazem polityka ekonomiczna ukierunkowana głównie na duże zakłady produkcyjne.

W kwestii walki z bezrobociem faszyści wybierali wybitnie etatystyczną metodę walki z nim – szeroko zakrojone działania państwa finansowane z budżetu. Organizowano roboty publiczne (budowa autostrad, portów, lotnisk, ogólnie rzecz biorąc konstrukcja i modernizacja infrastruktury), ponadto stosowano masowe zatrudnianie w przemyśle ciężkim, tym zarówno państwowym, jak i prywatnym. Zwiększano

liczebność armii oraz powoływano masę organizacji paramilitarnych. Walka z bezrobociem poprzez model interwencyjny wiązała się z bardzo niskimi wynagrodzeniami dla pracowników (niejednokrotnie otrzymywali oni wypłatę w postaci dóbr, jak np.

żywność), z drugiej jednak strony bezrobocie przestało być problemem palącym, a ludzie nie przymierali głodem. W połączeniu z państwową, darmową służbą zdrowia, oświatą i nadzwyczaj sprawnym aparatem policyjno-sądownym

Nowe znaczenie

Już od początków faszyzmu, termin ten był wykorzystywany w propagandzie oraz polityce. Jednym z pierwszych zastosowań było [używane] przez część ruchu komunistycznego określenie „socjalfaszyzm” (ang. social fascism) w odniesieniu do socjaldemokracji. Posługiwała się nim frakcja rewolucyjna zgromadzona na III Międzynarodówce Komunistycznej w celu dyskredytowania mniej agresywnego ruchu socjaldemokratycznego.

W 1944 George Orwell następująco skomentował tendencję do szafowania przymiotnikiem „faszystowski” w debacie publicznej:

Słowo „faszyzm” – będące w powszechnym użytku – pozbawione jest niemal zupełnie znaczenia. Słyszałem, jak „faszyzmem” nazwano: rolników, sklepikarzy, Kredyt Społeczny, kary cielesne w szkołach, polowanie na lisa, walki byków, Komitet 1922, Komitet 1941, Kiplinga, Gandhiego, Czang-Kai-Szeka, homoseksualizm, audycje radiowe Priestleya, schroniska młodzieżowe, astrologię, kobiety, psy – i nie pamiętam co jeszcze.

W kolejnych latach przymiotnik faszystowski był używany przez ZSRR na określenie większości działań państw zachodnich (podobnie jak imperialistyczny), a także na określenie dowolnej działalności antykomunistycznej. Było to możliwe dzięki przyjęciu w radzieckiej literatu-

dawało to poczucie względnej stabilizacji szerokim masom obywateli, od których jednocześnie wymaga się bezwzględności posłuszeństwa w dążeniu do wytyczonych przez państwo celów. Całe życie staje się podporządkowane idei totalitarnej. W mniemaniu faszystów koniec ich epoki powinien równać się końcowi całego narodu. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Faszyzm>

Jak wiemy - począwszy od 1943 r. - koniec epoki faszystów nie równał się końcowi całych narodów, którymi rządzą.

rze definicji faszyzmu jako końcowej fazy kryzysu światowej burżuazji, która to „w faszyzmie szuka ucieczki” przed wewnętrznymi sprzecznościami kapitalizmu. Zgodnie z tą definicją faszyzm panował praktycznie we wszystkich państwach kapitalistycznych, wśród których faszyzm niemiecki był jedynie „najbardziej reakcyjną” jego postacią. W terminologii radzieckiej unikano przy tym określenia narodowy socjalizm. Oskarżenia o „faszyzm” kierowane wobec dowolnych osób, państw lub organizacji występujących w danym momencie przeciwko interesom Rosji są powszechną praktyką także we współczesnych mediach rosyjskich. W propagandzie był używany często wobec osób lub organizacji, które nie miały nic wspólnego z faszyzmem, podobnie jak polskie działania w celu wyjaśnienia zbrodni katyńskiej w 1943 roku. Podczas protestów na Ukrainie w latach 2013–2014 prorządowe media rosyjskie i ukraińskie określały protestujących mianem „faszystów” i „nazistów” (równocześnie zarzucając im jednak wpływy „żydowskie”).

Zarzut głoszenia faszystowskich poglądów jest od tej pory wykorzystywany powszechnie w debatach jako typowy pozamerytoryczny argument osobisty na określenie dowolnego zachowania lub opinii, które osoba go używająca uznaje za szczególnie odrażające. Zjawisko to w sposób anegdotyczny opisuje prawo Godwina

(<https://pl.wikipedia.org/wiki/Faszyzm>), czyli humorystyczne spostrzeżenie Mike'a Godwina sformułowane w 1990 w odniesieniu do grup dyskusyjnych. Odnosi się do pozamerytorycznego argumentu osobistego – sposobu argumentowania, w którym na poparcie swojej tezy dyskutant powołuje się na niezwiązane z tematem opinie lub zachowania swego oponenta. Z drugiej strony w sytuacji, gdy ktoś porówna swego rozmówcę do hitlerowców, ten chwyt erystyczny może też być rodzajem obrony przed tego typu argumentami osobistymi.

W tradycji użytkowników wielu grup Usenetu [ang.: User Network – ogólnoświatowy system

grup dyskusyjnych] wątek, w którym w jednej z wypowiedzi pojawia się porównanie do nazizmu lub Hitlera, uważany jest za skończony, a ponadto uznaje się, że osoba, która użyła tego porównania, przegrała dyskusję. W 2007 „The Economist” stwierdził, że „w większości dyskusji dobrą zasadą jest, że pierwsza osoba, która wyzwie drugą od nazistów, automatycznie przegrywa dyskusję”. (https://pl.wikipedia.org/wiki/Prawo_Godwina).

O czym informuje Wszelkich Dyskutantów, jednocześnie przestrzegając przed skutkami nadużywania nowego znaczenia tego słowa

Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, skład komputerowy: Marcin Bielka

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