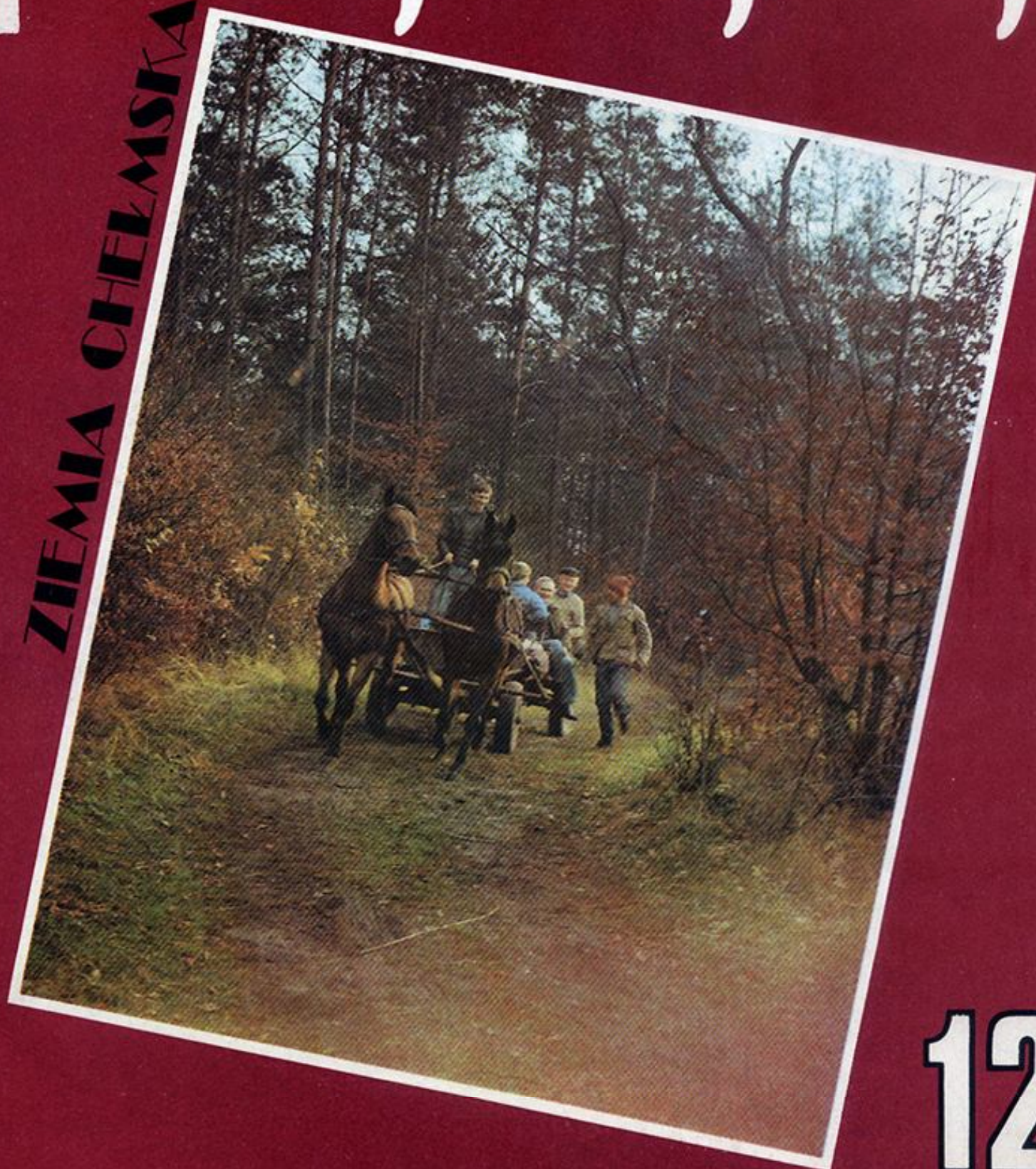


12/1988. ROK XXXI. NR 323. CENA 80 ZŁ

ISSN 0832 6151

poznaj swój kraj

ZIEMIA CHELMSKA



12

PRZYGODA Z TECHNIKĄ

MUZEUM W SIELPI WIELKIEJ



Od roku 1816 na naszych ziemiach zaczął powoli odradzać się przemysł. Rząd Królestwa Kongresowego ustanowił Główną Dyрекcję Górniczą oraz założył Szkołę Akademiczno-Górniczą z siedzibą w Kielcach. W tym też czasie zmodernizowano kopalnie rud miedzi, żelaza i ołowiu w okolicach Kielc i Chęciny, w Białogonie, Miedziance i Samsonowie. Szybki rozwój przemysłu żelaznego na tym terenie nastąpił jednak w okresie późniejszym, zwłaszcza od 1833 r., kiedy to Bank Polski przejął rządowe zakłady górniczo-hutnicze. Teren Zagłębia Staropolskiego podzielono na cztery dozorstwa z siedzibami w Miedzianej Górze, Suchedniowie, Samsonowie i Białogonie. Wtedy też rozpoczęto między innymi budowę jednego z ciekawszych i lepiej zachowanych do dnia dzisiejszego zakła-

dów w Sielpi Wielkiej niedaleko Końskich. W latach 1821–1841 urządzono tutaj dosyć nowoczesny ośrodek przemysłowy, rozpoczynając prace od spiętrzenia wód rzeki Czarnej.

W obszernej hali produkcyjnej, nakrytej blaszanym dachem łamanym, mieściły się walcownia żelaza i pudlingarnia (pudlingowanie – sposób przetapiania żelaza w stal, obecnie zastąpiony przez metody besemerowskie, tomasowskie, martenowskie oraz przez wytapianie elektryczne). Duże przestrzenie hal uzyskano dzięki ażurowym ścianom opartym na słupach murowanych i żeliwnych. Turbiny wodne skonstruował znany przemysłowiec Filip Girard. Na początku zakłady miały zdolność produkcyjną ok. 3400 ton żelaza rocznie. W 1904 r. przeszły w ręce prywatne, stopniowo podupadały, a w 1921 r. zostały zamknięte. Czternaście lat później Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie zorganizowało tu Oddział Zabytków Sztuki Inżynierskiej Zagłębia Staropolskiego. Niestety, w czasie II wojny światowej Muzeum uległo znacznym zniszczeniom. Większość urządzeń, a także żeliwnych płyt z posadzki potłuczono i wywieziono na złom z przeznaczeniem dla fabryk niemieckich.

Część obiektów jednakże udało się przywrócić do dawnego stanu i od 1962 r. ponownie istnieje tu Muzeum Zagłębia Staropolskiego, ze stałą wystawą obrazującą dzieje techniki i przemysłu na tych

terenach. Ekspozycje są stale uzupełniane maszynami sprowadzonymi z likwidowanych i modernizowanych zakładów Zagłębia. Z oryginalnych urządzeń zachowało się koło wodne o średnicy 8 m i szerokości 2,8 m oraz koło zamachowe.

Zakłady w Sielpi Wielkiej były, jak na pierwszą połowę XIX w., wzorowo zorganizowane. Na ich teren, otoczony parkanem z ciosów kamiennych, wchodzi się przez bramę z dwoma murowanymi portierniami. Tutaj – oprócz budynków produkcyjnych i suszarni drewna – wybudowany został szpital fabryczny dla pracowników, dziś, niestety, w ruinie. Od frontu zachował się w niezłym stanie budynek dyrekcji. Po przeciwnej stronie bramy widać resztki domu mieszkalnego pracowników administracji (na zdjęciu), nieco dalej budynek szkolny. W pobliżu zakładów wybudowano osiedle składające się z małych, parterowych domków, w których mieszkali robotnicy z rodzinami. Do domków tych przylegały działki rolne. Obecnie osiedle przekształciło się w wieś, a potomkowie dawnych pionierów przemysłu metalurgicznego zajmują się rolnictwem.

Zalew stał się największym zbiornikiem wodnym na Kielecczyźnie i wraz z pięknym otoczeniem sosnowych lasów jest magnesem przyciągającym turystów.

MARIUSZ GAWORCZYK

Z DZIEJÓW POLSKIEJ MOTORYZACJI

NIEZWYKŁA KIEROWNICA



Mały, popularny samochód dla przeciętnego użytkownika był przedmiotem zainteresowania wielu polskich konstruktorów okresu międzywojennego. Jednym z najbardziej znanych był mieszkaniec Krakowa, inż. Adam Glück-Głuchowski (1898-1968). Jego konstrukcje to trzy udane, oryginalne samochodziki „Iradam”. Czwararty samochodzik z silnikiem 2-cylindrowym dwusuwowym i bezstopniową skrzynią biegów (o układzie zbliżonym do automatycznej typu „Vaviomatic”, stosowanej we współczesnym DAF-ie), zaprojektowany w latach 1937-38, nie doczekał się realizacji.

Do tego pojazdu zbudował inż. Glück-Głuchowski nowoczesną ergonomiczną kierownicę. Koło kierownicy wyposażył w odpowiednio ukształtowaną piastę, w której umieszczony był zespół wskaźników. Walek giętki napędu szybkościomierza i przewody wskaźników popro-

wadzono wewnątrz rurowej kolumny kierownicy, a instrumenty kontrolno-pomiarowe nie zmieniały swego położenia podczas jej obrotu. Na dwóch szprychach koła kierownicy konstruktor umieścił równoległe przełączniki kierunkowskazań połączone z przyciskami sygnału dźwiękowego, zaś odpowiednio dobrana grubość koła zapewniała dłoniom właściwy uchwyt.

W ten sposób pomyślana kierownica była bez wątplenia urządzeniem zwiększającym bezpieczeństwo jazdy, ponieważ obsługa przełączników kierunkowskazań i sygnału odbywała się bez odrywania rąk, a zespół wskaźników, umieszczony na wprost kierującego (wiele ówczesnych pojazdów posiadało wskaźniki umieszczone np. na środku deski rozdzielczej), ułatwiał kontrolę silnika i instalacji elektrycznej.

JAN TARCZYŃSKI