

Lubelski Manhattan dla ubogich

STR. 3

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

DWUTYGODNIK SPOŁECZNO-KULTURALNY

• ROK ZAŁOŻENIA 1933

Powrót
dziedzica

STR. 6

PI 1855N 8137-7108 Nr Indeksu 88251

kamena

NR 12 (858)

15 czerwca 1986

Cena 15 zł

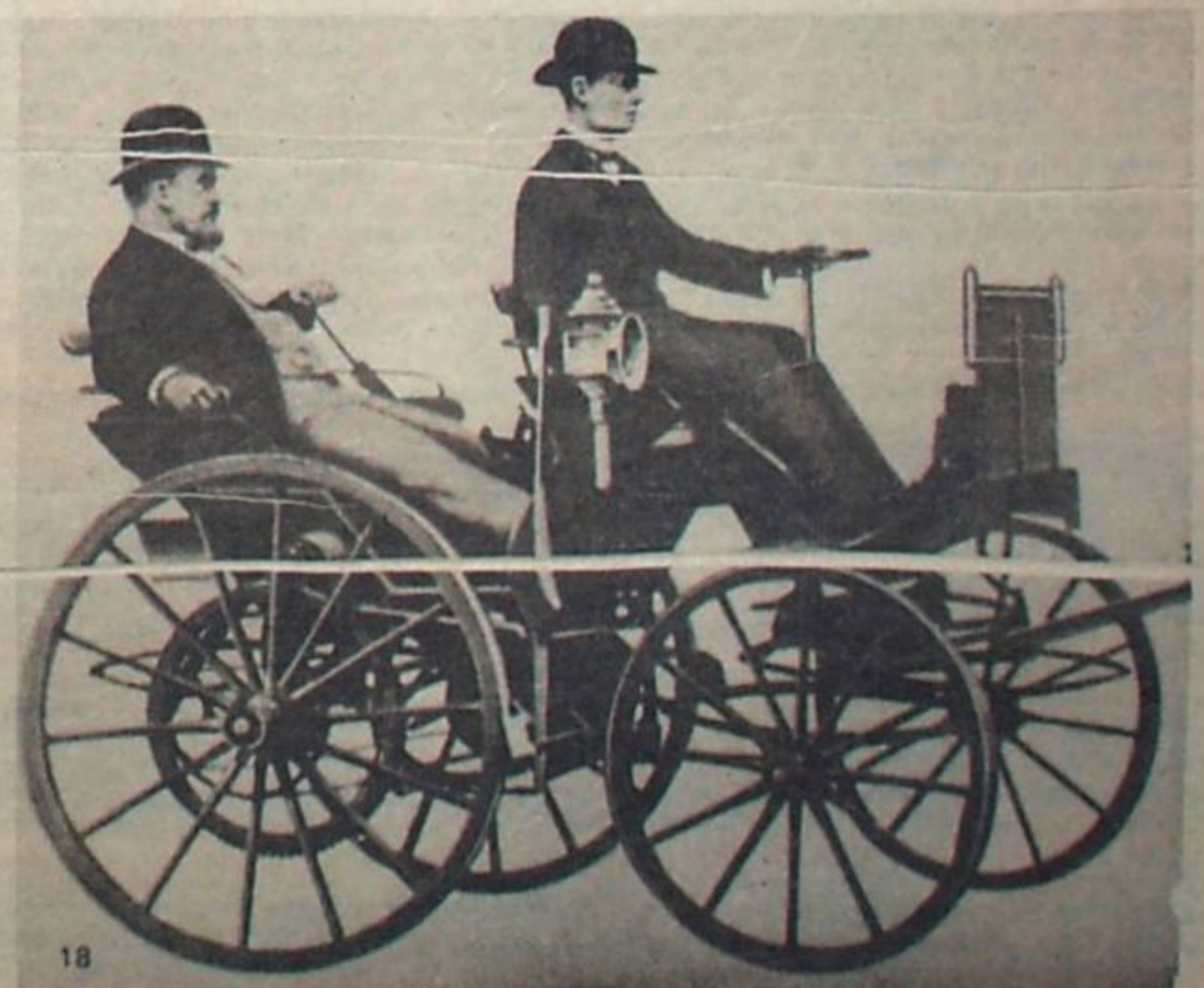


Fot. Włodzimierz Ochnio

Cerkiewki  STR.9

Wiedźma
STR.12,11

Prof. Aleksander Rummel:
**Narodziny
samochodu** STR.5,11

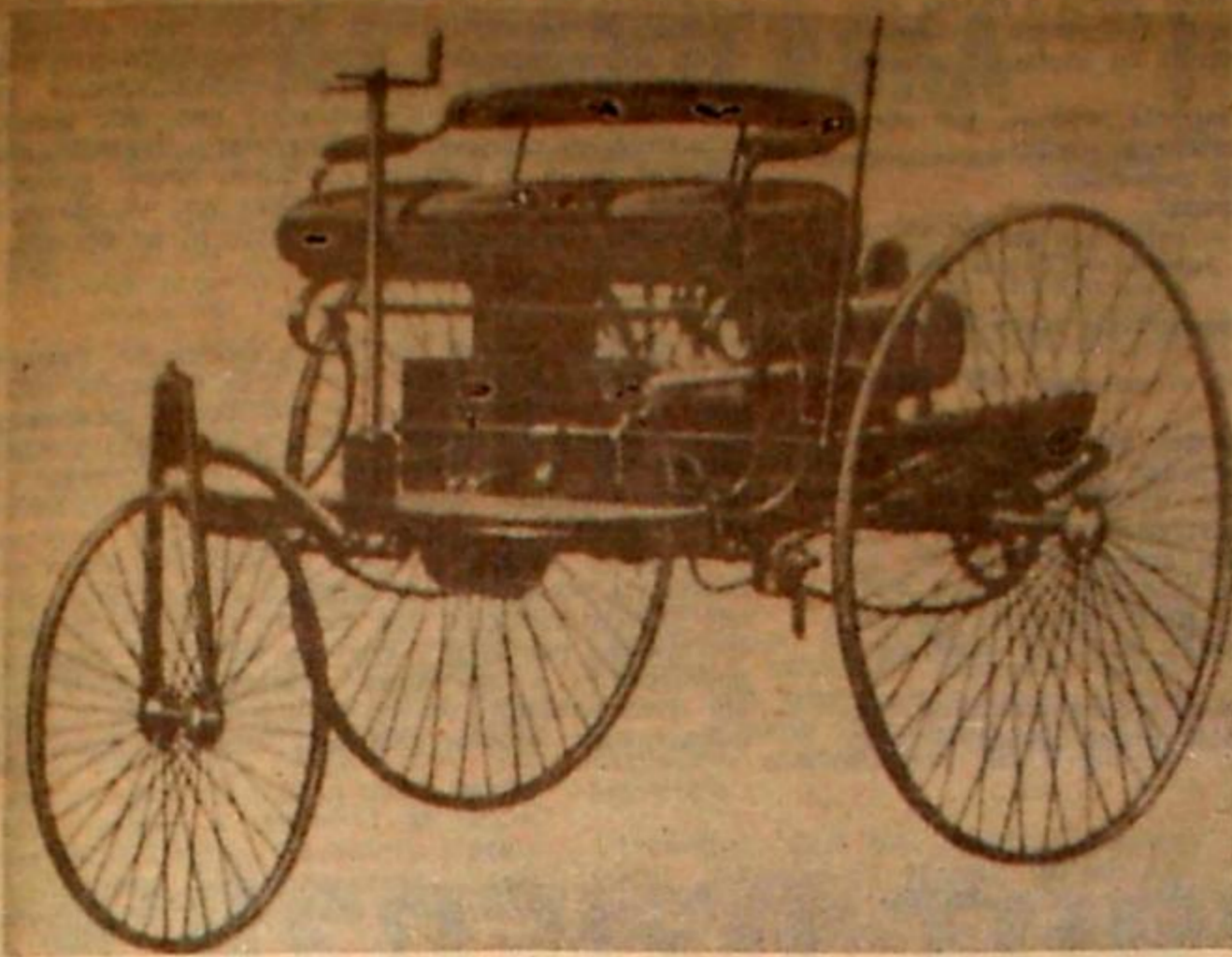


18

Daimler- rocznik 1886

JUBILEUSZ
Dwa Plus Jeden

STR. 10



Trójkołowiec Carla Benza z 1885 r.

ROK SAMOCHODU

Narodziny

Aleksander Rummel

SAMOCHÓD w dzisiejszym powszechnym tego słowa znaczeniu to pojazd o czterech lub większej parzystej liczbie kół, napędzany silnikiem spalinowym i zasilany paliwem płynnym. Obchodzi on w bieżącym roku stulecie swego urodzenia, a jego powstanie i rozwój aż do formy samochodu klasycznego chciałbym tutaj krótko omówić.

Pierwszy pojazd odpowiadający wyżej podanej definicji został opracowany i wykonany przez niemieckiego inżyniera Gottlieba Daimlera, który wyjechał nim na ulice miasta Cannstadt latem 1886 roku. Stuletnia rocznica tego wydarzenia spowodowała, iż rok 1986 został uznany przez społeczność międzynarodową „Rokiem Samochodu”.

Należy jednakże zaznaczyć, iż kilka miesięcy wcześniej niż Daimler, bo jesienią 1885 r., zadebiutował w Mannheim bardzo zdolny mechanik Carl Benz. Pojazd jego miał jednak trzy koła, wobec czego pierwszeństwo wynalazku samochodu przysługuje Daimlerowi. Zresztą i sam Benz uznał zalety czterech kół; jego następnym pojazdem był już samochód czterokołowy, któremu Benz nadał nazwę „Victoria”.

Wszelako automobile nie mogłyby się ukazać na drogach, gdyby nie poprzednio opracowane i wykonane silniki o wymiarach, masach i mocach umożliwiających ich wbudowanie jako napędu pojazdów wzorowanych na bryczkach konnych. Ponadto nie byłoby w tym czasie odpowiednich silników, gdyby nie przełomowy rok 1867, kiedy opatentowany został obieg czterosuwowy, zgłoszony przez pochodzącego z Kolonii Nicolasa Otta. Patent ten był poprzedzony i uwarunkowany ważnymi badaniami nad zagadnieniem spalania. Pionierem ich był Anglik Barber, który już od 1791 r. badał spalanie gazu pod ciśnieniem barometrycznym. Następnymi byli Anglicy Barnet i Wright oraz Francuz Degrande, zajmujący się w latach 1833—1858 sprężaniem i spalaniem gazu pod podwyższonym ciśnieniem.

Patent Otta, z którym zapoznali się entuzjaści i kręgi fabryczne, przyczynił się niezaprzecalnie do szybkiego rozwoju i wdrożenia produkcyjnego silników spalinowych, w pierwszej kolejności stacjonarnych, napędzanych gazem mlejakiem, a następnie umieszczonych w pojazdach a napędzanych

Pierwszy samochód Daimlera napędzany był jednocylinowym silnikiem o mocy 1,1 KM przy 650 obr./min. i pojemności skokowej 462 cm³, natomiast trzykołowy pojazd Benza również z silnikiem jednocylinowym o mocy 0,75 KM przy 450 obr./min.

Przez trzy lata istniało na świecie tylko kilka „automobilów”; zajmowali się nimi bliżej wyłącznie obaj wynalazcy: Daimler i Benz, pracując nad doskonaleniem i usuwaniem niedomagań swoich pojazdów. Byli obserwowani jedynie z daleka przez bardzo nieliczne grono ludzi, interesujących się raczej teoretycznie postępem tych prac.

Przełom nastąpił w 1889 roku, gdy Gottlieb Daimler skonstruował po raz pierwszy w historii dwucylindrowy silnik widlasty i napędzany nim samochód na czterech kołach ogumionych wulkanizowanym kauczukiem i posiadających szprychy stalowe.

Silnik widlasty o rozwarciu 15° miał żeliwny kadłub jednolity i był chłodzony wodą. Pojemność skokowa wynosiła 1055 cm³, moc w wersji pierwotnej — 2,25 KM przy 700 obr./min., natomiast w wersji ostatecznej — 3,25 KM przy 800 obr./min. Samochód posiadał stożkowe sprzęgło cierne z okładziną skórzaną, czterobiegową skrzynkę biegów oraz mechanizm różnicowy. Samochód miał napęd na koła tylne poprzez układ kół zębatach i został nazwany Stahlrad-Wagen.

Samochodem tym, a w szczególności silnikiem widlastym, zaczęły się interesować fabryki zagraniczne, z których dwie francuskie (Peugeot i Panhard-Levassor) zakupiły licencje widlastego silnika Daimlera, przystępując równocześnie do produkcji samochodów własnych.

Był to początek znacznej rozbudowy fabryk Daimlera i Benza, które przystąpiły do seryjnego wytwarzania swych samochodów, w tym już i odmian towarowych. Był to też początek przemysłów samochodowych w Europie i Ameryce.

Pierwszy etap kształtowania samochodów zakończony został rewelacyjną konstrukcją Daimlera, która pojawiła się na rynkach światowych w latach 1901—1902, tworząc znane jeszcze dziś pojęcie samochodu klasycznego.

Samochody te napędzane były gaźnikowymi, chłodzonymi wodą, czterocylinowymi silnikami rzędownymi o mechanicznie sterowanych zaworach ssących. Moc ich wynosiła 40 KM przy bardzo wysokich, jak na ówczesne czasy, 1200 obr./min. i objętości skokowej 5900 cm³. Tak wysokie i przy tym stabilne predkości obrotowe silnika udało się uzyskać dzięki firmie Bosch w Stuttgarcie, która opracowała znakomite iskrowniki wysokiego napięcia i niezawodne świece zapłonowe, które wslawiły firmę Bosch na czele kuli ziemskiej. Silnik, umieszczony z przodu samochodu za chłodnicą, napędzał koła tylne łańcuchami Galla, poprzez czterobiegową skrzynkę biegów z biegiem wstecznym i mechanizm różnicowy. (Napęd łańcuchowy zamieniony został wkrótce napędem kardanowym i sztywną pochwą mostu tylnego z obciążonymi półosiami).

Samochód miał prasowaną ramę stalową o przekroju ceowym, kutą os przednią o przekroju dwuteowym i zawieszony był na półeliptycznych resorach piórowych. Układ kierowniczy składał się z przekładni ślimakowej, drążków podłużnego i poprzecznego oraz kolumny kierowniczej z kołem sterowym. Rozstaw osi wynosił 2,45 m, rozstaw kół 1,45 m. Drewniane koła o

równych średnicach miały ogumienie pneumatyczne.

Samochód nosił nazwę „Simplex” i budowany był w wersjach otwartych i zamkniętych.

W 1903 r. Daimler wprowadził do nazwy firmy „Daimler” słowo „Mercedes” dla upamiętnienia imienia pięknej córki swego wybitnego przedstawiciela w Nicei Emila Jellinka, który poza doskonale prowadzoną sprzedażą samochodów udzielił Daimlerowi szereg cennych rad. Nowy znak firmowy został poza tym uzupełniony, do dziś stosowaną, gwiazdą trójramienną.

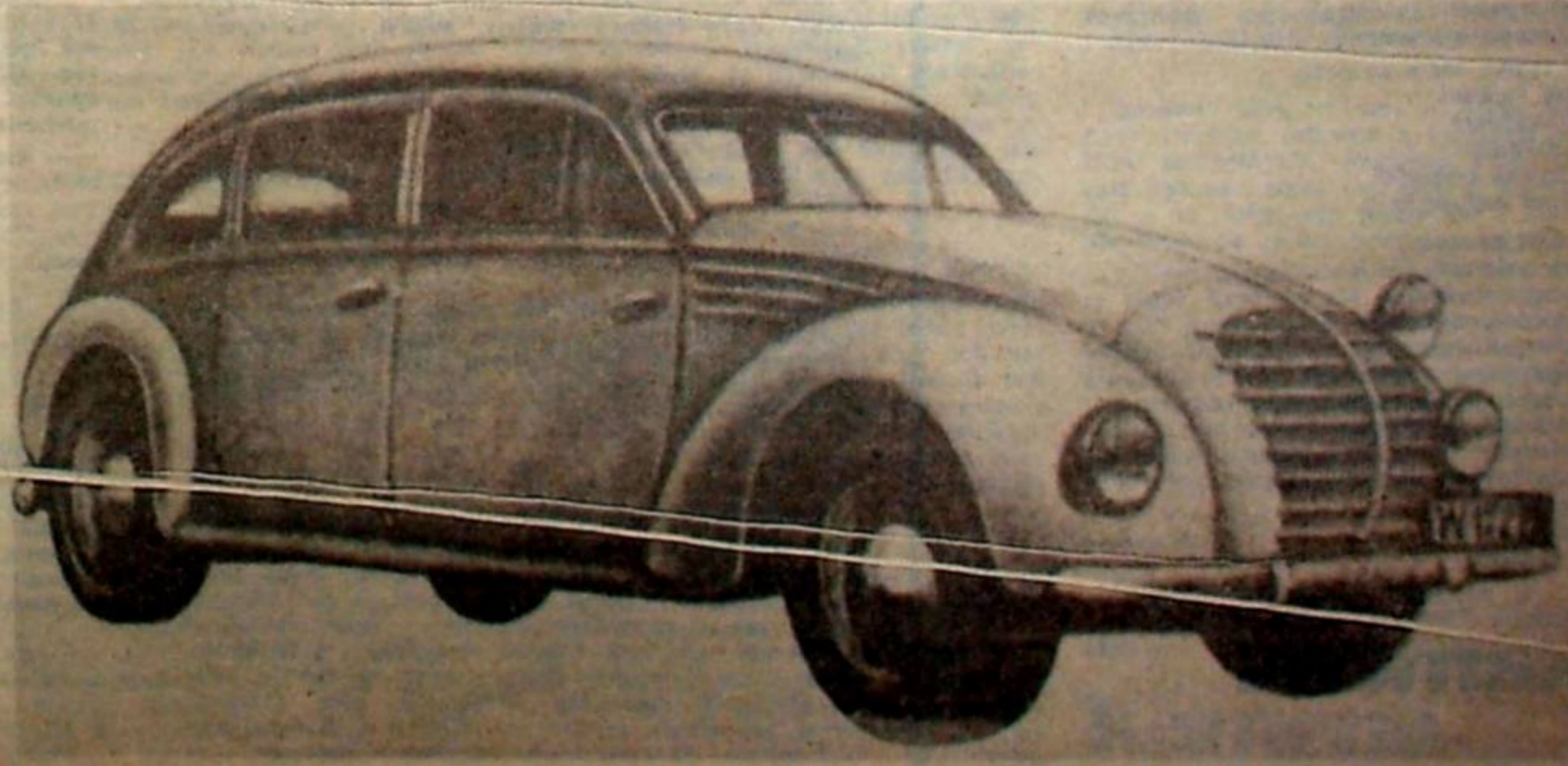
Dopiero znacznie później firmom MAN w Augsburgu i Bosch w Stuttgarcie udało się po sześciolletnich intensywnie prowadzonych badaniach zakończyć w 1923 r. lekką szybkoobrotową odmianę silnika wysokoprężnego, przydatną do zastosowań samochodowych. Stało się to możliwe m.in. dzięki zastąpieniu ciężkiego zespołu sprężarkowego, wdmuchującego do cylindrów emulsję paliwowo-powietrzną, lekką pompą typu Bosch, wtryskującą do cylindrów czysty olej napędowy. Stosowanie pierwszych silników wysokoprężnych do samochodów ciężarowych i autobusów rozpoczęło się w 1924 r., natomiast do samochodów osobowych w dziesięć lat później.

Na szybkość rozpowszechniania się samochodów i motocykli wskazuje fakt, że już w 1913 r. na terenie tylko samej Rzeszy Niemieckiej pracowało w przemyśle samochodowym około 36 000 ludzi, a liczba pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Niemczech wynosiła w tymże 1913 r. łącznie około 100 000 jednostek, w tym około 55 000 samochodów osobowych, około 20 000 ciężarowych i około 25 000 motocykli. Na bardzo wysoki poziom samochodowej kadry twórczej wskazuje osiągnięcie już w 1911 r. przez 290-konny samochód wyczynowy firmy Benz szybkości 228 km/godz.

W okresie, gdy przemysł europejski konstruował, badał i wytwarzał duże ilości samochodów, a przemysł amerykański przeszedł już do produkcji masowej, Polska niepodległa jeszcze nie istniała. Gdy w latach 1918—1921 wywalczone niepodległość, na terenie całego ówczesnego państwa polskiego nie było żadnego przemysłu motoryzacyjnego ani nawet jego tradycji, abstrahując od niezrealizowanych zaczątków „fabryki automobilów” w Krakowie w latach 1911—12 oraz fabryki samochodów „Automotor” w 1917 r. we Lwowie. Istniały jedynie bardzo nieliczne i małe warsztaty naprawcze samochodów osobowych w większych miastach oraz kilka również niedużych niemieckich i austriackich wojskowych warsztatów, powstałych podczas wojny a umieszczonych przy zbrojowniach m.in. w Krakowie, Rzeszowie oraz Brześciu nad Bugiem.

Jedyny większy zespół niemieckich wojskowych warsztatów samochodowych mieścił się w Warszawie. Warsztaty te, o nazwie Zentrale Automobilwerkstätte des Heeresverwaltung Ober-Ost, znajdowały się przy ul. Terespolskiej 34/36. Były one nieidle wyposażone w obrabiarki uniwersalne i prowadziły wszelkiego rodzaju naprawy wojskowych samochodów osobowych i ciężarowych. Posiadały kilkusetosobową załogę złożoną w znacznym stopniu z robotników polskich, kierowanych jednakże przez personel niemiecki. Kadry polskiej z wyższym wy-

Dokończenie na str. 11



Polski Lux-Sport z 1936 roku

DON KICHOTE

spod prawa jestem wyjęty i spod bezprawia gdy wielu filozofów powszednich nauczyło się cwanych chwytów i uderzeń i unikając skutecznie kolejek po patent na mrzonkę jakiejś osobistej chwili wolności żyją w przeświadczeniu że sumienie można oddać do przyklasztornej pralni

spod prawa wyjęty i spod bezprawia cudak nawet między swoimi z podniesioną przyłbicą nie lękam się już niczego — nawet tych cholernych wiatraków

AZYL

Matce

tutaj światowe kłopoty rozplywają się w radości matki ledwie przekroczą próg

tutaj drobne życie z drobnych spraw ukrywa mnie doskonale przed wielkim światem wielkich blaznów

tutaj w żółtych deszczowych porankach w wieczornym szaleństwie maciejka nie dopadnie mnie żaden ból istnienia ani zły człowiek ani zły pies ani nawet wierzyciel

CI KTÓRZY

ci którzy szepeczą po naszych plecami którzy mają czyste ręce świeżo wyprane kaszule sumień którzy stoją poza wszelkim podejrzeniem za którymi prawo murem którzy rozdrapują bezkarnie naszą nieśmiertelne rany ci — umrą samotnie w swoich willach z basenem



w tym sezonie karnawału nie będzie twarze moich wierszy pozostaną bez masek nie sypnę wam w oczu orgią światła nie zaproszę na jarmark do cyrku operetki ani na antypody

w tym sezonie moje wiersze zjedzą z wyżym odpoczną w trawie szare jak myszy skryją się przed zimą w ciepłe domowych pieleszy i cichutko wsłizgną do łóżek by podgryzać serca jak myszy najlepszy ser w spizarni

W KUCHNI Hanka przesuwała z hałasem garnki, a mały Antek packą z gazety rozklepywał na ścianie pierwsze wiosenne muchy. Janek siedział za stołem i grzebał w szufladzie z rupieciami.

— A ojciec dokąd? — zapytał, widząc, jak stary Batory wolno dopina świąteczne portki.

— Na wieś — odburknął zagadnięty.

— Ale chyba nie na odpust?

— Dziedzic przyjechał — mruknął stary.

— A! — machnął ręką Janek. — Tylko się tam nie popłaczta.

— Co ty tam wiesz — powiedział stary Maciej i wyszedł przed dom.

— Mamo, czy dziedzic to ważniejszy niż sołtys?

— zapytał Hankę Antek.

Chalupe mieli dużą, z cegieł, piętrową. Na piętro to nawet rzadko kto zaglądał. Mieszkali po staremu, w wysokiej piwniczce, której okna tak prawie były wysoko, jak parterowe w niejednym miejskim domu. Z początku stary burczał, że po co im taki pałac i że poszło tyle grosza, ale w końcu uwierzył, że tak trzeba. Niech ludziska wiedzą, kto to są Batorywie. Kafelki mieli w łazience i ciepłą wodę.

Stary, jak to stary, żałował trochę dawnych dni. Męczył go hałas samochodów przebiegających cały

mem, z którego tak samo jak wtedy odpadał tynk, i zmuszał się do wzruszenia. Nie chciało jednak nadejść. Wciągnął tylko w płuca zapach wiosennej ziemi i popatrywał w blade słońce. „To przyjdzie potem” — myślał. Gdzieś w podświadomości zachowywał tylko tę niespokojną noc, gdy ładując w pośpiechu manatki na skrzypiący, chłopski wóz, umykał wraz z rodziną chyłkiem przed groźnym jutrem. To wspomnienie piekło go nieustannym wstydem. Nie wierzył tym z lasu, że go obronią.

*

U Kozłów zebrali się ich z dziesięciu. Przyszły także dwie baby. Reszta wsi żyła własnym sobotnim życiem. Szorowano w łazienkach spracowane ręce, kobiety kończyły pranie, a dzieciaki obsiadły telewizory. W paru innych domach mężczyźni rozpoczęli gorzałkę. Autobusy z miasta przyjeżdżały już i odjeżdżały puste. Z Godlewskim przyszedł nauczyciel. Michał i Agata zerkali zza drzwi ciekawie na wysokiego, szczupłego starca. Mimo swoich siedemdziesięciu lat dawny dziedzic zachował czerstwość postawy i energię ruchów. Często w papierosami z czerwonego, twardego pudełka. Siwy dym pachniał mocno w całym domu, a chłopcy pokasływali. Wódkę zagryzali kiebasą, mocno pa-

POWRÓT DZIEDZICA czyli o odmienności świata

Wiesław Horabik

dzień przez wieś, niecierpliwość młodych, ciągle gdzieś biegnących i szukających nowego. Tęsknił do dawnych opłotków, łagodnego światła naftowej lampy, wszystkich tych zapachów, które gdzieś wyparowały, zastąpione miejskim zaduchem, a na de wszystko do starego, drewnianego domu, z pościelonymi belkami i słomianą czapą na wierzchu. Stary Maciej tak się zatęsknił, że nawet ferment lat osiemdziesiątych nie bardzo go poruszył. „Niech tam młodzi się spierają” — mówił do siebie. I patrzył z boku.

Ale dziedzic to co innego. Dzisiaj Batory musiał zajrzeć do Kozłów, choćby na krótką chwilę...

*

Pan Godlewski zbierał się do kraju długo. Najpierw bał się, że go wywozają i urządził się na obczyźnie; potem, że go nie wypuszczą, jak już raz tu zjedzie; a na koniec wmawiał sobie, że to jeszcze nie czas. Dopiero, kiedy w 74-tym zmarła mu nagle żona, a chłopak wyfrunął w świat, odczekał jeszcze te parę lat, zebrał uciulane grosze, pojechał do ambasady i na marzec wykupił bilet.

W Anglii nie zadomowił się na dobre nigdy. Wszystko było tam obce i odmienne. Słabo znał język, musiał ciężko pracować jako podrzędny kancelista w budowlanej firmie Barret and Wright. Nie odzywał nawet wśród rodaków, wciąż skłóconych i podzielonych, wartościujących świat wedle tego, gdzie gotuje się pierogi, a gdzie nie.

Z początku nie planował sobie odwiedzin w W. Chciał zobaczyć Warszawę, Kraków i Gdańsk, odwiedzić krewnych w Lublinie i przekonać się samemu, jak to w tej nowej Polsce się żyje. Dopiero tamta noc, spędzona u Krystyny na Wieniawskiej, bezsenna i pełna dziwnych pokus, obudziła w nim to pragnienie. Wsiadł w pociąg do Rozwadowa, a potem w autobus do W.

*

Do Kozłów przybiegł mały Michał i dał znać, że jakiś obcy chodzi po szkole i że o nich wypytują. Stary Klimek, woźny, mówił, że to dawny dziedzic.

— Niech idzie na plebanie — powiedział Stefan.

— Nie tu po nim

Ale stary Kozioł mruzczał:

— Daj spokój, Stefek. Może on tu i zemrzeć zjechał.

— To lećta lepiej po Mirka Osuchów. Ten będzie w niego patrzył jak w obraz. Tak chciał Polskę zmieniać.

Kozłowa tymczasem już niosła z komody biały szorstki obrus, więc i Stefan sięgnął do kredensu po flaszkę, żeby jednak była pod ręką. Nabrał ochoty, aby się napić przy sobocie, choćby z dziedzicem. Nic mu do niego.

*

Topole, które obrastały niegdyś dworską aleją, były wycięte. Na budynku czerwieniła się tablica z białym orłem, a ze środka dochodził gwar dziecięcych głosów. „Taka bogata wieś, a nie zdobyła się jeszcze na prawdziwą szkołę” — pomyślał. Zauważył od razu, jak bardzo wszystko się zmieniło. Szedł ulicą ostrożnie, czując ucisk w gardle. Kilku starszych mężczyzn stojących pod sklepem GS-u popatrzyło za nim w milczeniu. Nie rozpoznał nikogo. Stał teraz przed swoim dawnym do-

chnącą czosnkiem.

— To już tyle lat — powtórzył Godlewski po raz kolejny.

— Ano — odpowiedział stary Kozioł.

— I co, bardzo się zmieniło? — zapytał Stefan, a Antek Osuch wtrącił:

— Niech pan lepiej opowie, jak się żyje tam.

Opowiedział.

Śluchali go potakując.

— To wam też nie było po dziedziku — skomentował Antek.

Stefan coraz bardziej się wiercił. Oglądał się za czapką, bo wieczory były jeszcze chłodne. Nie w smak mu było takie picie bez porządnej pogawędki. Nikomu nie sły jakoś wspominki. Tylko stary Kozioł opowiadał: „Tamta bułankę to spotkałem potem u Marciniaka w Tarnobrzegu...” Potem rozmowa wciąż wracała do bolączek codziennego życia. Patrząc teraz na twarde chłopskie twarze, Godlewski coraz bardziej uświadamiał sobie za przeszłość tamtego świata sprzed półwiecza. „Taki Kozioł — myślał. — Woził mnie bryczką. I cóż z tego? Obaj byliśmy wtedy młodzi i świat był inny. Jutro jeszcze przejdę się po polach. Oni żyją już na swoim i ja na swoim. Tam”. Pytali go o rodzinę i wspominali jego pierwsze kryształowe radio, które budziło niegdyś sensację. Potem starzy powiedzieli mu, kto umarł, a kto przeniósł się do miasta i wyjechał ze wsi. Stara Walentowa uparła się pocałować go w rękę. Mijały godziny, a on miał tylko dziwne wrażenie, jak gdyby już raz, kiedyś, w przeszłości, odbywał z nimi taką rozmowę. Pozostawało w nim także zdziwienie, że wszyscy wokół mówią po polsku; zdziwienie, które nie chciało go opuścić od pierwszej chwili po przylocie. Starzy mówili teraz o częściami do ciągnika, a Antek Osuch zaczął wydziawiać na świat.

Przed jedenastą Godlewski zaczął się żegnać. Życzył im powodzenia. Dłużej przytrzymał w swojej ręce dłoń starego Kozła. Szedł spać na plebanie. Młody ksiądz był ciekaw wieści z dalekiego świata. Kiedy Godlewski wyszedł, stary Batory powiedział do Kozła:

— Elegancki jak przedtem, tylko mocno skapcał.

— Każdy ma swoje kłopoty — odpowiedział Kozioł.

W domu pozostał słodki zapach amerykańskiego tytoniu.

*

W niedzielę jeszcze trochę rozprawiano o wizycie Godlewskiego, a niektórzy się przy tym uśmiechali. W kościele obejrzała go cała wieś. Nie było jednak oddzielnej ławki przy ołtarzu. Wieczorem autobus zabrał dziedzica do Tarnobrzega. Poniedziałek niósł na wieś od rana ciężką, twarde robotę.

Kiedy w jakiś czas potem próbowali mi ludzie opowiedzieć tę wizytę, mimo wysiłków nie bardzo się już jej i potrafilł doszukać w pamięci. Ot, był u Kozłów i pojechał jakiś gość z zagranicy. Tylko Maciej Batory pamiętał.

Zamojskim cerkiewkom na odchodnym

Marta Denys

O STRA zielen dopelza progów dłużniowskiej cerkwi. Młode listowie dostraja się do wiekowego szumu lip. I lekko, i monumentalnie zarazem rysuje się na wzgórzu dłużniowska świątynia. Największa na Zamojszczyźnie. Nie, nie ze wszystkich, ale spośród reprezentujących „rodzinę” najokazalszych drewnianych cerkiewek trzykopolowych, które się jeszcze na tym terenie ostały. Wejźmy do środka.

Oto frontowy ganek z trójkątnym szczytem, dalej babiniec (bo też i jak przetłumaczyć dosłownie ów „prytwor” — część dla nieczystych, grzesznych i wykluczonych; w polskiej literaturze fachowej dla tego świątynnego przedsonka przyjęto nazwę właśnie babiniec). Cerkiew w Dłużniowie jest zatem w założeniu swym trójdziałna (babiniec — nawa — prezbiterium) jak większość cerkiewek greko-katolickich.

Oto nawa. Wszystkie odcienie granatu, błękitu, chabru sprawiają, iż polichromowane w ten sposób sklepienie oddala się gdzieś, żeby nie powiedzieć — pod niebiosami. Słoneczny refleks, który wpada tu przez latarnię wieńczącą kopułę, wydobywa jeszcze jeden, nieoczekiwany efekt — szkarłatny pas ze złożonymi krzyżkami.

O, święta Praskiewo! Czyba tylko kosmonautom dane jest oglądać w naturze podobną grę kolorów?

I dla tego chociażby szczegółu może warto zawędrować kiedyś do Dłużniowa. Wieś wzmiankowana już była w 1489 roku, świątynię zaś wzniesiono — być może na miejscu poprzednich — w 1882, nie żałując jej 23,40 metrów długości. Pełni ona obecnie funkcję kościoła filialnego zniatynskiej parafii, bogatej jeszcze w dwie podobne cerkiewki, w nieodległych Liskach i Chłopiatinie.

A skoro jesteśmy przy wylizaniu, to idźmy dalej wschodnią granicą regionu, ku południowi, a tam spotkamy następne z dziewięciu zachowanych na Zamojszczyźnie cerkwi trzykopolowych: w Budyninie, Tarnoszynie, Wierzbicy, Hrebennym, Siedliskach (choć już tylko ruiny prezbiterium tu zostały); a bardziej ku północy — w Zubowicach.

*

Sala kominkowa w Lubelskim Domu Kultury z trudem pomieściła przybyłych 15 maja na otwarcie wystawy. Na ścianach biało-czarne fotogramy cerkwi południowo-wschodniej Polski, od Podlasia po Nowosądecką. Plon fotograficznych i krajoznawczych wędrowek członków Towarzystwa Opieki nad Zabytkami i Społecznej Komisji Opieki nad Zabytkami Sztuki Cerkiewnej w Warszawie oraz Koła Teologów Prawosławnych Oddział w Lublinie. Wystawę firmowało także Lubelskie Towarzystwo Fotograficzne.

W tym miejscu dwa słowa należne wspomnianej Społecznej Komisji, która powstała przy warszawskim TONZ trzy lata temu: Przewodniczy jej dr Bogdan Martyniuk — lekarz z zawodu, z zamiło-



Wierzbica

wania historyk sztuki, autor wystawowych zdjęć i ciekawej prelekcji ilustrowanej przezroczkami. Jednym z najbliższych przedsięwzięć komisji będzie konserwacja cerkiewnych krzyży przydrożnych i nagrobnych oraz dzwonnicy i kapliczek. Komisja posiada własne konto — podają je w przypisie — którego częśćka przeznaczona zostanie na ratowanie także i zamojskich zabytków sztuki cerkiewnej.

Oglądamy zdjęcia, dziesiątki zdjęć-dokumentów. Są wśród nich i wizerunki zamojskich cerkiewek. Jeszcze mniej znanych i publikowanych w fachowej i krajoznawczej literaturze niż beskidzkie czy bieszczadzkie, a przecież równie cennych i unikatowych w swoim rodzaju. Wyłuskuję niektóre z nich, dodając inne, pozawystawowe. Na marginesie tej ciekawej i pouczającej wystawy kreśli mi się obraz tego, co znajduje się w naszym, nieodległym przestrzenią zasięgu poznawczym.

Oto najstarsza na Zamojszczyźnie cerkiewka w Korczminie, z 1658 roku. (A najstarsza w Polsce? Wyszukuję na fotogramach — jest! Posada Rybotycka, cerkiew z XIV, no, może z początku XVI wieku, o pięknej, gotycko-obronnej jeszcze bryle. I freskach prawie nie tkniętych przemalowaniem).

Nasza zamojska starowinka w Korczminie położona jest, jak wszystkie inne, w środku wsi, okolona niegdysiejszym starodrzewem. Jest to jedna — także z dziewięciu zachowanych — cerkiewek jednokopolowych. Orientowana, trójdziałna, o konstrukcji wieńcowej, zgodnie z tradycją tego budownictwa. Dach i kopułę pokrywa wprawdzie blacha, lecz całość chyli się ku ruinie.

Za najmłodszą cerkiewką jechać trzeba do Horodla. Tak, tego samego, w którym zawarta została słynna unia horodelska w 1413 roku. Tutaj bowiem w 1928 roku zbudowano ostatnią już drewnianą cerkiewkę na Zamojszczyźnie! Na miejscu innej, poprzednio spalonej. Jest to bezkopolowa budowla, podobna cerkiewkom w Łosińcu, Strzyżo-

wie, Sniatyczach. Obecnie funkcjonuje jako kościół parafialny pod wezwaniem św. Józefa — cieśli z zawodu.

Za największą zaś na Zamojszczyźnie uchodzi cerkiew w Majdanie Starym, wzniesiona w 1906 roku. Jest ona inna niż większość dawnych cerkwi unickich w województwie zamojskim. Reprezentuje typ cerkwi bizantyjsko-rosyjskiej, jakie budowane były przez władze carskie po kasacie unii.

Cerkiew w Hrebennym. Wiekowa, pochodząca z 1685 roku. Jak wszystkie inne, tak i ona wyszła spod rąk bezimiennego cieśli, który niezawodnie, zgodnie z tradycją, kanonami wiary i sztuki budowlanej, ciosał bele sosnowe, by oddać szlachetność i trwałość jej kształtu. Cerkiew w Hrebennym dominuje nad wzgórzem i dawnym traktem jowskim. Wiekowe drzewa, owe stare lipy okalają jej pociemniałą bryłę. Trójdziałna, orientowana, nakryta trzema okazałymi kopułami. Wewnątrz niekompletny ikonostas z obrazem chusty św. Weroniki. W 1958 roku kopuły i ściany pokryto nowym gontem, dwadzieścia lat później zastąpiła je świeżość blacha, być może trwalsza, tańsza i bardziej dostępna niż gont, niwcząca jednak stare piękno O, święty Mikołaju, patronie tego jednego z najcenniejszych zabytków architektury drewnianej w Polsce! Zarejestrowanego jako obiekt grupy zerowej w katalogach UNESCO...

Najmniejsza z zamojskich cerkiewek, obrócona w ruinę, rozkradzioną, dożywa swojego wieku w Teniatyskach. Resztki jej kopułki i prezbiterium osłaniają stare sosny. W 1508 roku przybyli tu Wołosi. Czy budowali dla siebie świątynię, tego już nikt nie wie. Maleńka cerkiewka o długości 15,10 m wzniesiona była w 1754 roku. Sosnowe bale ronią w zakurzonyj ciszy żywiczne lzy...

Swoistym nekrologiem na wystawie w sali kominkowej LDK był fotogram przedstawiający nie istniejącą już dzisiaj cerkiew w Kościaszynie z 1926 roku. W latach 60-tych użytkowana była jako magazyn przez miejscowy PGR. Wtedy jeszcze istniały wewnątrz dwa obrazy.

Do ostatniej też swojej fotografii stoi w kolejce cerkiew w Wierzbicy z 1887 roku. Odpadły już dawno temu obiegające ją cieniste cerkiewne soboty — zadaszzenia. W załomie nawy i prezbiterium zieleni się jeszcze nędzna samosiejka...

W województwie zamojskim zachowały się 34 dawne drewniane cerkwie unickie, 25 z nich spełnia swą sakralną funkcję jako kościoły rzymskokatolickie, niekiedy jako świątynie obu wyznań. To pozwala trwać jeszcze tym zabytkom drewnianej architektury, aczkolwiek niedbalstwo gospodarzy i wiernych, umykające konserwatorskiemu dozorowi (nie tylko na Zamojszczyźnie), remonty i przebudowy oszczędzają stylowe bryły. Dziesiątę obiektów w wyniku ludzkiej działalności obróciło się lub dochodzi do stanu ruiny. Oczywiście, jest szereg innych, dających się zrozumieć powodów, które nie sprzyjają ratowaniu tych cennych, lecz czasem kłopotliwych zabytków. Dworek czy wiatrak zaferować można prywatnemu nabywcy. Kto jednak kupi drewnianą cerkiew? Nie wszystkie znajdą schronienie w skansenach. Pozostaną w naszym krajobrazie, i od nas będzie zależało, czy przetrwają. Czy będziemy jeszcze w stanie przekazać je następnym pokoleniom jako dobro narodowej kultury? Czy zrozumiemy ich inność i zarazem tożsamość, która także i nasze dzieje kształtowała?

Za przyzwoleniem autora korzystałam z publikacji dr. Jana Góraka pt. „Dawne cerkwie drewniane w woj. zamojskim”, wydanej przez Biuro Badań i Dokumentacji Zabytków w Zamościu, w 1984 roku.

Konto Społecznej Komisji Opieki nad Zabytkami Sztuki Cerkiewnej: NBP III Oddz. w Warszawie nr 1936-9799-188-834.

ZG TONZ — Kom. Cerkiewna, Warszawa, ul. Łucka 1/35.

Zdjęcia Bogdan Martyniuk



Kościaszyn — ta cerkiew już nie istnieje

