

FABRYKA WAGONÓW „ŚWIDNICA”



Logo fabryki

Okres od powstania zakładu do 1945 r.

Wynalazek lokomotywy parowej zapoczątkował szybki rozwój sieci kolejowej, która w drugiej połowie XIX w. swoimi szynami opłótła również Dolny Śląsk. W 1843 r. otwarto połączenie kolejowe Wrocław-Jaworzyna Śląska-Świebodzice, a w 1844 r. odcinek Jaworzyna Śląska-Świdnica. Jeszcze przed I wojną światową dużym powodzeniem cieszyły się linie kolejowe Lipsk-Drezno-Wrocław-Opole i Opole-Wrocław-Rawicz-Poznań. W okresie międzywojennym wzmógł się też ruch na liniach kolejowych Berlin-Legnica-Wrocław-Opole i Opole-Wrocław-Głogów-Szczecin.

Tabor kolejowy wymagał okresowej konserwacji i napraw, a że istniejące we Wrocławiu i Gliwicach zakłady naprawcze miały za małą moc przerobową, na początku roku 1920 niemieckie ministerstwo komunikacji, biorąc pod uwagę położenie miasta w pobliżu węzła kolejowego w Jaworzynie Śląskiej, wydało decyzję o lokalizacji w Świdnicy zakładu naprawczego.

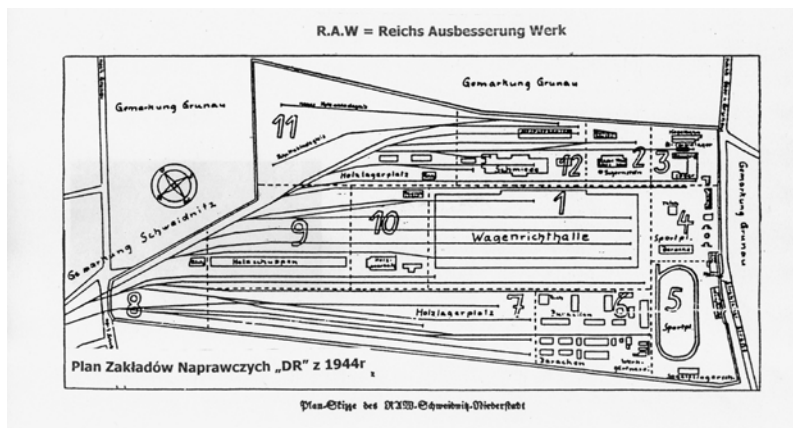
Po dokonaniu odpowiednich pomiarów i przygotowaniu terenu rozpoczęto w roku 1922 wznosić najważniejsze budynki: kuźnię, stolarnię ze składem drewna i portiernię, a w roku 1923 – acetylenownię oraz magazyny części metalowych. W lecie 1923 r. dokonano pierwszych napraw wagonów.

W latach 1923-1926 zbudowano halę produkcyjną, z nowoczesnymi dźwigami suwnicowymi, o powierzchni ponad 37 tysięcy



*Budynek siedziby dyrekcji fabryki z lat 20-tych XX w.
- z archiwum S. Kosa*

metrów kwadratowych oraz ciepłownię parową, a w latach 1927-1928 dwupiętrowy gmach biurowy. Początkowo planowano zatrudnienie 1200-1800 pracowników. Po uruchomieniu zakładu w roku 1924 pracowało tu około 480 osób, w roku 1929 już 650, a w czasie wiel-



*Plan RAW Schweidnitz w 1944 r.
- z archiwum S. Kosa*



Hala montażowa z lat 20-tych XX w.
- z archiwum S. Kosa

kiego kryzysu w 1933 r. - tylko 500. Dopiero w 1940 r. ilość zatrudnionych wzrosła do 1225 osób. Zakład świdnicki, czyli *Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schweidnitz* (RAW Schweidnitz), był aż do 1945 r. najnowocześniejszą placówką naprawy taboru kolejowego na Dolnym Śląsku.

Niemiecka kolej państwowa, jako jego właściciel, prowadziła szeroką działalność socjalną. Dla robotników zbudowano nowoczesne domy przy obecnych ulicach: Strzelińskiej, Westerplatte, Kliczkowskiej, Jodłowej, Waleriana Łukasińskiego i Francuskiej. Pracownicy otrzymywali węgiel opałowy, uruchomiono stołówkę, wspierano rozwój sportu i towarzystw śpiewaczych.

Podczas II wojny światowej prowadzone były nadal naprawy taboru kolejowego i sprzętu wojskowego, a od 1941 r. zaczęto wytwarzać ramy stalowe do szkieletów łodzi podwodnych. W tym czasie na terenie zakładu zbudowano schrony przeciwlotnicze, a na zewnątrz fabryki 14 baraków mieszkalnych i gospodarczych, mieszczących magazyny oraz kwatery dla jeńców wojennych i robotników przymusowych z Polski, Związku Radzieckiego i Czechosłowacji.

Zakład zakończył swoją działalność 12 lutego 1945 r. i w obliczu zbliżającego się frontu przeprowadzono jego ewakuację.

Okres od zakończenia II wojny światowej do powstania Fabryki Wagonów Świdnica w 1951 r.

Natychmiast po wkroczeniu do Świdnicy, wojska Armii Czerwonej rozpoczęły demontaż pozostawionych przez Niemców maszyn i urządzeń przemysłowych. 1 września 1945 r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (DOKP) Wrocław skierowała do Świdnicy grupę operacyjną kolejarzy w składzie: Stanisław Szulecki - pierwszy naczelnik Warsztatów Wagonowych Polskich Kolei Państwowych (PKP) Świdnica, Jan Mikulski - jego zastępca, Eugeniusz Wysoccki - kierownik techniczny, Stefan Kalinowski - przedstawiciel Związku Zawodowego Kolejarzy (ZZK) i Czesław Karaśkiewicz - późniejszy mistrz spawalnictwa, która przejęła zakład od dowództwa Armii Czerwonej. Rozpoczęto kompletowanie załogi i wyszukiwanie podstawowego parku maszynowego, gdyż obiekt był zupełnie ogołocony z wyposażenia. Nieliczna grupa polskich pionierów, przy udziale 300 niemieckich pracowników i kilku Polaków, przywiezionych tu w czasie wojny na roboty przymusowe, przystąpiła do uruchamiania zakładu. Na jego terenie znaleziono sporo zabezpieczonych narzędzi ślusarskich, kilkanaście zdekompletowanych obrabiarek, pochodzących z fabryk z różnych miejscowości (między innymi z Radomia, Lublina, Sanoka, Tarnowa). Ze zniszczonego zakładu w Bielawie przywieziono transformator sieciowy, a z fabryki pomp we Wrocławiu kocioł parowy.

5 listopada 1945 r. rozpoczęły działalność Warsztaty Wagonowe PKP w Świdnicy (bo taką nazwę otrzymał ten zakład), których

załoga liczyła prawie 400 osób. W końcu miesiąca wyjechał pierwszy wyremontowany tu wagon - był to wagon pocztowy. Jesienią 1947 r. w pracowało już tu 600 osób.

W roku 1948 Warsztaty Wagonowe PKP zostały przemianowane na Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego numer 10 (ZNTK nr 10). Ustalono, że podstawowy profil działalności będzie stanowiła naprawa wagonów. Pod koniec 1950 r. liczebność załogi wzrosła do 1111 osób, w tym 87 kobiet. Struktura zatrudnienia była następująca: robotnicy bezpośrednio produkcyjni – 847, robotnicy transportu i magazynów – 67, pracownicy zaplecza socjalnego – 27, pracownicy biurowi – 106, pracownicy inżynieryjno – techniczni i kadra kierownicza – 64 osoby.

28 lipca 1951 r. Minister Przemysłu Ciężkiego w porozumieniu z Ministrem Kolei wydał zarządzenie o przejściu ZNTK nr 10 Świdnica od PKP i przekształceniu ich w Fabrykę Wagonów „Świdnica” (FWŚ). Nowe zadania w zakresie produkcji taboru kolejowego narzuciły pilną konieczność rozwiązania wielu kluczowych problemów technicznych i organizacyjnych, takich jak: wyposażenie fabryki w wiele nowych obrabiarek i urządzeń technicznych, skompletowanie wyposażenia pomiarowo-kontrolnego, zabezpieczenie dostaw materiałów produkcyjnych i pomocniczych, zabezpieczenie dostaw energii elektrycznej, gazów technicznych i wody, przygotowanie niezbędnej dokumentacji konstrukcyjnej i technologicznej, zgromadzenie odpowiedniej kadry fachowców.

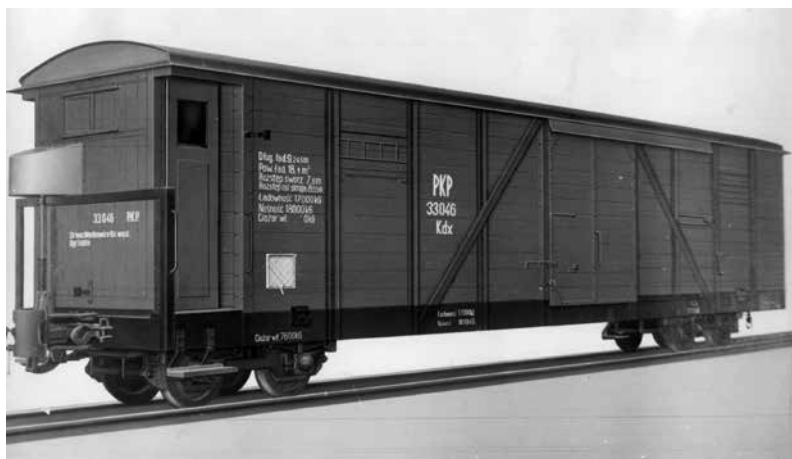
Pierwszym dyrektorem naczelnym FWŚ został Tadeusz Mroczek, a jego zastępcą do spraw technicznych był w latach 1951-1954 inżynier Filip Schneider. Sprawami administracyjnymi i handlowymi kierował zastępca dyrektora Stefan Wiśniewski. Kadra



*Pracownicy ZNTK nr 10 ok. r. 1950
- z archiwum T. Kędziory*

techniczna składała się z jednego inżyniera mechanika i czterech techników. Dopiero w połowie 1952 r. do świdnickiej fabryki zaczęli przybywać kolejni inżynierowie: Zygmunt Adamski, Adam Marczenko, Leopold Prokopski, Henryk Pruski, Romuald Siedlecki. W FWŚ znalazło również zatrudnienie wielu techników: Adam Bętkowski, Józef Borowiak, Czesław Dyda, Stanisław Ciucias, Wacław Karbowski, Stanisław Kaszuba, Andrzej Kobel, Józef Pielak, Józef Skubisz, Zbigniew Twardowski, Barbara Wajs i inni.

W końcu 1951 r. rozpoczęto produkcję zde-rzaków do wagonów towarowych. Rosnący z roku na rok eksport polskiego węgla wytworzył duże zapotrzebowanie na wagony-węglarki. Już w grudniu 1951 r. przystąpiono do budowy prototypu czteroosiowej



Wagon kryty 3KW do przewozu drobnicy produkowany w latach 1959-1960



Wąskotorowy wagon pasażerski 1AW produkowany w latach 1954-1957 (fot. Jacek Fink-Finowicki)

węglarki typu 17-W, a w 1952 r. wykonano 101 sztuk tych wagonów. W roku 1953 rozpoczęto produkcję dwuosioowych wagonów-cystern typu 8-R do przewozu łu sodowego, których do końca 1954 r. wyprodukowano 100 sztuk. W następnych latach uruchomiono produkcję zmodyfikowanych cystern typu 5-R i 9-R.

W 1955 r., zgodnie z wytycznymi Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, podjęto produkcję wagonów towarowych przeznaczonych na eksport do ZSRR. Na początku były to wąskotorowe wagony osobowe typu 1-AW, ale po wykonaniu 354 sztuk zakończono te dostawy w 1958 r. Następnym asortymentem produkowanym na eksport do tego kraju w latach 1955-1957 był wagon-cysterna typu 20-R. Poczynając od roku 1960 dostawy wagonów do ZSRR

stały się stałą pozycją w planach produkcyjnych fabryki, a zapoczątkowała to od wiosny 1960 r. produkcja wagonów samowyładowawczych typu 901-V. W 1958 r. fabryka otrzymała pierwsze zamówienie eksportowe spoza obszaru Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

Produkcja części i kompletnych wagonów towarowych była początkowo oparta na dokumentacji technicznej opracowywanej w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu i dopiero w 1961 r. fabryka otworzyła własne Zakładowe Biuro Konstrukcyjne, którym kierował inżynier Leopold Prokopski.

W 1962 r. rozpoczęto produkcję, na eksport do Iraku, wagonów-cystern typu 403-R i 404-R przeznaczonych do przewozu lekkich i ciężkich produktów naftowych. Była to pierwsza seria wagonów oparta na dokumentacji technicznej opracowanej przez własne biuro konstrukcyjne. Później, w latach 1969-1978, wyeksportowano do Iraku w kilku partiach 460 wagonów samowyładowawczych typu 414-V do przewozu kruszonej siarki. Zgodnie z kontraktem, dla zapewnienia bezawaryjnej eksploatacji i sprawnego usuwania ewentualnych usterek w tych wagonach, w latach 1975-1978 w Iraku działała ekipa fabrycznego serwisu technicznego pod kierownictwem inżyniera Bogdana Trojnickiego. Centralne władze kraju, doce-



Wagon wąskotorowy doczepny 5ND produkowany w roku 1957 (fot. Radomił Binek)

nijając znaczenie FWŚ dla gospodarki narodowej i rozwoju eksportu, na mocy Uchwały Rady Ministrów z dnia 26 kwietnia 1968 r. zaliczyły świdnicką fabrykę - w owym czasie jednego z największych eksporterów na Dolnym Śląsku - do Klubu Eksporterów.

Wagony produkowane w FWŚ były kilkanaście razy prezentowane za granicą na międzynarodowych targach - w 1967 r. na Targach w Zagrzebiu, w 1968 r. w Salonikach, w 1969 r. i 1970 r. w Hanowerze, w 1969 r. w Moskwie i w 1988 r. w Lipsku. Począwszy od roku 1969 FWŚ corocznie brała udział w Międzynarodowych Targach Poznańskich, prezentując tam najnowsze konstrukcje wagonów w postaci modeli w skali 1:10 oraz wagonów naturalnej wielkości.

Wagony produkowane w FWŚ przeznaczone były zarówno na zaspokojenie potrzeb krajowych, jak i zaopatrywanie odbiorców zagranicznych. Krajowymi odbiorcami świdnickich wagonów były od samego początku zakłady podstawowych gałęzi gospodarki narodowej, a w szczególności PKP, energetyka, górnictwo i hutnictwo. Duży odbiorcą cystern to w szczególności Dyrekcja Eksploatacji Cystern.

Około 40% produkowanych wówczas wagonów kierowano na eksport do wielu krajów Europy i na Bliski Wschód. Najwięcej wagonów, bo prawie 21000 sztuk, zostało wyeksportowanych do ZSRR. Różnej wielkości serie wagonów wysłano za czasów Polski Ludowej do: Austrii, Albanii, Bułgarii, Czechosłowacji, Grecji, Jugosławii, Węgier, Iraku, Libanu, Maroka, Syrii, Turcji, a jeden wagon-platforma trafił nawet do Wietnamu! Po prywatyzacji fabryki dokonanej w 1998 r. wagony z zakładu w Świdnicy eksportowano głównie do krajów Europy Zachodniej i odbiorców w USA.



Wagon samowyładowczy 901V do przewozu kamienia i żwiru – w produkcji w latach 1961-1965 – z archiwum T. Kędziory (fot. Hilary Kniat)

Począwszy od 1980 r. zaistniała konieczność unowocześnienia całego asortymentu produkowanych wagonów ze względu na potrzebę doprowadzenia ich do zgodności z wymaganiami nowych przepisów międzynarodowych obowiązujących w Unii Europejskiej oraz zmodyfikowanych przepisów krajowych.

Zakładowe Biuro Konstrukcyjne, kierowane od 1968 r. przez magistra inżyniera Stanisława Kosa, w krótkim czasie wprowadziło niezbędną modyfikację rozwiązań konstrukcyjnych. W ogólnym ujęciu asortyment



Cysterna 903Rb na skroplony propan-butan produkowana w latach 1978-1981 – z archiwum S. Kosa

produkcyjny fabryki w latach 1960-1998 obejmował następujące grupy wagonów czteroosiowych: wagony-cysterny do przewozu skroplonych gazów, produktów naftowych, kwasów, ługu sodowego, płynnych nawozów sztucznych, płynnej siarki i szeregu innych wyrobów chemicznych, wagony zbiornikowe samowyładowcze do przewozu materiałów sypkich, takich jak cement, tlenek glinu, popioły, kruszona siarka i inne różne kruszywa, węgiel oraz koks; wagony-węglarki, wagony-platformy do przewozu dłużycy, stali w kręgach, naczep samochodowych, pojazdów gąsienicowych, kontenerów dwudziesto- i czterdziestostopowych.

Po roku 1985 zaznaczył się na rynkach krajowym i zagranicznym spadek zapotrzebowania na wagony towarowe, co w latach 1985-1998 zmusiło zarząd fabryki do znacznego zmniejszenia zatrudnienia i reorganizacji zakładu.

Rozwijająca się szybko w latach 1975-1980 światowa koniunktura w zakresie przewozów kontenerowych skłoniła kierownictwo FWŚ do podjęcia prac nad uruchomieniem własnej produkcji kontenerów uniwersalnych.

W tamtym okresie potentatem w produkcji kontenerów w Polsce była Fabryka Kontenerów Unikon w Szczecinie. Kierownictwo FWŚ, bazując na doświadczeniu Unikonu, nawiązało kontakt z niemiecką firmą Containertechnik Hamburg G.m.b.H. & Co. w celu zakupu licencji na prawo produkowania kontenerów w oparciu o ich rozwiązania. Zakładowe Biuro Konstrukcyjne opracowało własną dokumentację techniczną na kontenery uniwersalne dwudziestostopowe typu 2001 KK i czterdziestostopowe typu 4001 KK.

Postanowiono również uruchomić w Świdnicy linię produkcyjną o przepustowości rocznej 2 tys. sztuk kontenerów dwudziesto-

stopowych. W firmie francuskiej Luchaire zakupiono i w krótkim czasie zmontowano zautomatyzowaną linię produkcyjną.

W pobliżu linii montażowej urządzono również niezbędną stację prób wytrzymałościowych kontenerów. W końcu 1979 r. uruchomiono linię kontenerową. Całość prac organizacyjno-technicznych prowadziła grupa rozruchowa w inżynierskim składzie: Zygmunt Adamczyk, Wiesław Borgosz, Arkadiusz Bosak, Stanisław Cebula, Teresa Daleszyńska, Ryszard Dunikowski, Tadeusz Dębicki - późniejszy kierownik działu kontenerowego, Jacek Michałak, Eugeniusz Moskał, Jerzy Kasperski, Maciej Sady, Robert Szyszka i Stanisław Wiak. Całość prac koordynował i nadzorował Wojciech Szaroleta - ówczesny zastępca dyrektora do spraw technicznych.

W latach 1980-1998 produkowano kontenery dwudziesto- i czterdziestostopowe uniwersalne, zbiornikowe, płytowe, odkryte OPEN TOP i mieszkalne. Z ogólnej liczby około 15 tys. sztuk prawie 75% trafiło do odbiorców zagranicznych. Największymi odbiorcami byli: Luksemburg, Szwecja, Norwegia, Wielka Brytania, Belgia, Niemcy, Szwajcaria i Holandia. Wysoką jakość świadczonych produktów potwierdzały świadectwa uznania przyznane przez towarzystwa klasyfikacyjne: Germanischer Lloyd (GL) z Niemiec i Polski Rejestr Statków (PRS).

W latach 1951-1998 Fabryka Wagonów Świdnica była przedsiębiorstwem państwowym. Po prywatyzacji dokonanej w kwietniu 1992 r. uzyskała status spółki akcyjnej Skarbu Państwa i przybrała nazwę Fabryka Wagonów „Świdnica” S.A. W roku 1998 większościowy pakiet akcji dotychczasowej spółki zakupiła północnoamerykańska firma The Greenbrier Companies, a nazwę fabryki zmieniono na Wagony Świdnica S.A.

Rok	Produkcja ogółem sztuk	W tym eksport sztuk	Zatrudnienie osób
1952	101	-	1178
1956	1229	44	1730
1961	1552	61	1629
1966	2121	850	1677
1969	3189	1144	1752
1971	4229	1329	2394
1980	3566	1323	2042
1984	2210	999	1637
1987	2025	715	1516

Produkcja wagonów w latach 1952-87

Po przejściu fabryki przez Amerykanów było w niej zatrudnionych 970 osób, w tym 67 pracowników, których staż pracy w tym zakładzie przekroczył 35 lat. Większość z nich rozpoczęła tu pracę jeszcze w latach 60. XX w. Mieli więc możliwość uczestniczenia w działalności fabryki w krańcowo różnych realiach gospodarczych, społecznych i politycznych.

Automatyzacja i postęp techniczny

FWŚ zawsze zaliczała się w skali kraju do przodujących przedsiębiorstw w zakresie prac spawalniczych, ponieważ spawanie stanowi podstawową technologię w produkcji wagonów i kontenerów. Z tego względu w świdnickiej fabryce przywiązywano dużą uwagę do wdrażania wysoko wydajnych metod spawania oraz nowoczesnych urządzeń spawalniczych. Już w 1958 r. wdrożono do eksploatacji dwupalnikowe automatyczne wycinarki sprowadzone z NRD. Począwszy od roku 1963 zaczęto stosować spawanie półautomatyczne ciągłe. Ta technika wyraźnie skracała czas przygotowawczy. Zakupiono w szwedzkich firmach Kjellberg- Eberle AB i ESAB AB szereg takich półautomatów i manipulatorów spawalniczych. W roku 1965 na różnych stanowiskach roboczych pracowało ponad 50 półautomatów spawalniczych. W latach 1970-1971 wdrożono na szeroką skalę gazowe cięcie blach i płyt stalowych na wypalarkach wielogłowicowych typu Suprarex, w których palniki były sterowane optycznymi czytnikami rysunków technicznych. W tamtym okresie unowocześnianiem i mechanizacją technik spawalniczych zajmował się zespół specjalistów spawalnictwa w składzie: Wojciech Marciniak, Andrzej Kobel i Stanisław Kaszuba.



*Kontener mieszkalny 2002KMaF
- fotografia z archiwum S. Kosa*

W połowie lat 70. XX w. rozpoczęto prace nad zastosowaniem przemysłowych robotów spawalniczych. W roku 1984 nawiązano bliską współpracę techniczno-handlową z austriacką filią firmy Carl Cloos Schweisstechnik G.m.b.H. z RFN (Cloos), co zaowocowało szybkim wdrażaniem robotyzacji wykonywania spoin w produkowanych wagonach i kontenerach. Wdrażaniem robotyzacji spawania kierował ówczesny główny spawalniki Andrzej Siennicki.

W roku 1986 utworzono w FWŚ stanowisko głównego specjalisty do spraw automatyzacji i robotyzacji. Został nim Wiesław Borgosz. Przy wydatnej pomocy Departamentu Nauki i Techniki Ministerstwa Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego podjęto w FWŚ prace ukierunkowane na zastosowanie robotów przemysłowych również w innych niż spawalnictwo technologiach produkcyjnych.

Pod koniec 1985 r. wspólnie z firmą Carl Cloos Schweisstechnik G.m.b.H. utworzono w FWŚ Ośrodek Robotyzacji Spawania, który został przez tą firmę wyposażony w różnorodny sprzęt spawalniczy w tym robota przemysłowego oraz w niezbędne urządzenia pomocnicze i aparaturę pomiarową. 20 grudnia 1986 r. została podpisana umowa między firmą Carl Cloos Schweisstechnik



*Plazmowe cięcie blachy
- z archiwum T. Kędziory*

G.m.b.H. i Centrum Eksportowym Simpex z Katowic o powołaniu przy FWŚ samodzielnego Centrum Robotyzacji Spawania. Pracami organizacyjnymi kierował Andrzej Siennicki. Z początkiem roku 1987 w Centrum rozpoczęto przeprowadzanie prób zrobotyzowanego spawania różnych podzespołów konstrukcyjnych, dostarczanych przez szereg fabryk z całego kraju. W ramach kooperacji z firmą Carl Cloos Schweisstechnik G.m.b.H. i na jej zamówienie rozpoczęto w FWŚ produkcję urządzeń peryferyjnych do zrobotyzowanych stanowisk roboczych.

Firma Cloos dostarczała dokumentację techniczną i podzespoły.

W latach 1987-1988 w Centrum opracowano komputerowe programy automatycznego spawania dla wielu polskich przedsiębiorstw. Rosnące z roku na rok zainteresowanie wielu zakładów przemysłowych automatyzacją i robotyzacją spawania skłoniło kierownictwo firmy Cloos do utworzenia w 1996 r. w Świdnicy przy ul. Stawki 5 swego oddziału pod nazwą CLOOS Polska Spółka z o. o. Dyrektorem został mianowany Andrzej Siennicki. Wkrótce CLOOS Polska przejął z FWŚ dotychczasową działalność Centrum Robotyzacji Spawania, z całym wyposażeniem i rozpoczął samodzielne funkcjonowanie.

Już w latach 60. XX w. rozpoczęto w FWŚ wprowadzanie mechanizacji czynności manipulacyjnych. Polegało to na zastosowaniu obrotników z własnym napędem i przekładnią mechaniczną do pozycjonowania ciężkich elementów wagonów. W latach 70. XX w. mechanizacja objęła ręczne narzędzia - zaczęto na szeroką skalę stosować narzędzia z napędem pneumatycznym, takie jak: szlifierki kątowe, nożyce pulsacyjne, klucze do nakrętek i tym podobne urządzenia. Stosowane dotychczas ręczne nanoszenie pędzlem powłok malarskich zastąpiono wprowadzeniem natrysku pneumatycznego, a począwszy od roku 1972 - natrysku hydraulicznego na zimno i na gorąco.

Automatyzacja i robotyzacja pozwoliły wyeliminować całkowicie lub w znacznym stopniu ograniczyć wiele uciążliwych i niebezpiecznych prac wykonywanych przez pracowników. Uzyskiwane efekty były dziełem inicjatyw kadry technicznej i zarazem rosnącej dojrzałości technicznej pracowników zatrudnionych na unowocześnionych stanowiskach roboczych.



*Stanowisko spawalnicze
- z archiwum Muzeum Dawnego Kupiectwa w Świdnicy*

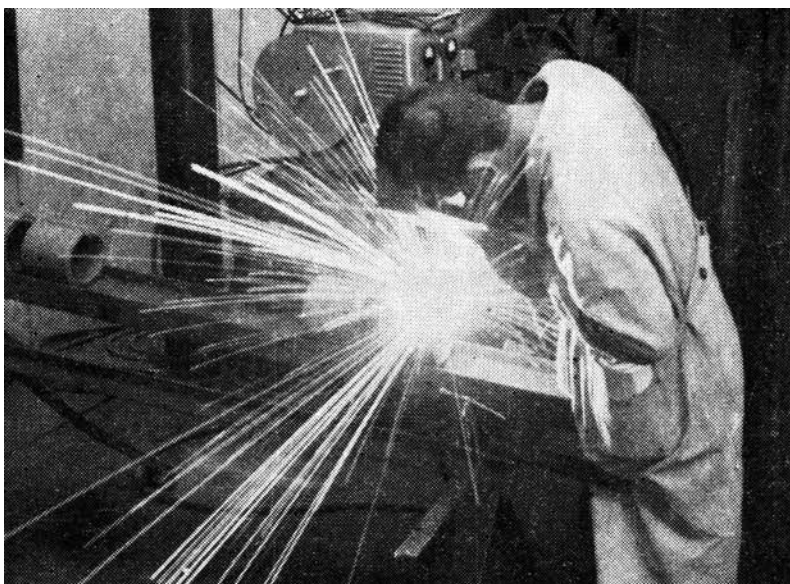
Organizacje techniczne - KTiR, SIMP

W roku 1953 przy fabryce powołano Koło Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP).

W grupie założycielskiej znaleźli się inżynierowie: Adam Bętkowski, Wacław Godulski, Roman Kowalczyk, Leopold Prokopski, Henryk Pruski oraz Filip Schneider. Pierwszym przewodniczącym Koła został wybrany Leopold Prokopski.

Koło SIMP skupiło swoją aktywność na podnoszeniu kwalifikacji pracowników bezpośrednio produkcyjnych. Pierwsze kursy dokształcające uczyły czytania rysunków konstrukcyjnych. W latach 60. XX w. rozpoczęto organizowanie odczytów tematycznych dla dozoru i kadry technicznej. Referaty i odczyty były wygłaszane przez specjalistów spośród członków Koła SIMP oraz przez zapraszanych do współpracy specjalistów z instytutów naukowych i politechnik. W roku 1963 Koło SIMP zorganizowało w Świdnicy wspólnie ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Przemysłu Hutniczego z Katowic pierwszą Krajową Radę Kuzienniczą. Od tej pory prawie corocznie organizowano jedną lub dwie takie rady o różnej tematyce, obejmujące postęp techniczny w przemyśle metalowym. W latach 70. XX w. rozpoczęto organizowanie sympozjów i konferencji naukowo-technicznych z udziałem instytutów naukowo-badawczych i politechnik. Na te sympozja byli również zapraszani specjaliści z przodujących firm zagranicznych.

Członkowie fabrycznego Koła SIMP brali czynny udział w organizowaniu seminariów i konferencji naukowo-technicznych, a wielu z nich na tych spotkaniach prezentowało swoje referaty. Wypada tu wymienić choćby kilku najaktywniejszych: Wojciecha Szarolę, Wiesława Borgosza, Stanisława Kosa,



*Stanisław Kaszuba przy próbnym półautomatycznym spawaniu
- Źr. Ilustracji: „20-lecie Fabryki Wagonów „Świdnica” 1951-1971, Świdnica 1973
(zdj. A. Bujak i H. Kniat)*

Krzysztofa Frąckowiaka, Jacka Michalaka, Andrzeja Siennickiego, Ludwika Predkiela i Arkadiusza Bosaka.

Aktywna działalność fabrycznego Koła SIMP znajdowała uznanie wojewódzkich i centralnych władz SIMP i Naczelnej Organizacji Technicznej (NOT) oraz władz państwowych. Wielu najbardziej aktywnych członków Koła SIMP otrzymało medale „Zasłużony dla Miasta Świdnicy” i „Zasłużony dla Województwa Wałbrzyskiego” oraz Złote, Srebrne i Brązowe Odznaki Honorowe NOT.

Od samego początku istnienia Fabryki Wagonów działał tu Klub Techniki i Racjonalizacji (KTiR). Pionier Fabryki Wagonów Wacław Godulski, już jesienią 1951 r. założył fabryczny Klub KTiR i wkrótce zgromadził wokół siebie wielu racjonalizatorów. W ciągu kilkudziesięcioletniego istnienia zakładu ruch racjonalizatorski zaowocował uzyskaniem 40 patentów i wzorów użytkowych.

Kolejni dyrektorzy zawsze odnosili się bardzo przychylnie do działalności racjonalizatorów skupionych w KTiR. Szczególnego poparcia udzielali Aleksander Kopeć (dyrektor od



Logo Stowarzyszenia
Inżynierów i Techników
Mechaników Polskich



Logo Klubu Techniki
i Racjonalizacji przy FWS

1967 r, późniejszy minister i wicepremier), Jerzy Rudol (dyrektor od 1975 r., późniejszy dyrektor Zjednoczenia Modernizacji Przemysłu Maszynowego Techma w Warszawie), Alfred Galant, Kazimierz Chmielewski oraz dyrektorzy techniczni - Jerzy Pelczarski i Wojciech Szaroleta.

Szkolnictwo zawodowe

W końcu lat 50. XX w. zaznaczył się dotkliwy brak wykwalifikowanych fachowców. Istniejące wówczas szkoły zawodowe nie były w stanie pokryć zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników przez szybko rozwijający się przemysł krajowy. Szczególnie dawało się to we znaki na Dolnym Śląsku, gdzie rozpoczynało działanie wiele dużych zakładów przemysłowych. W tej sytuacji jedynym rozwiązaniem dla Fabryki Wagonów „Świdnica” było powołanie do życia własnej zakładowej szkoły zawodowej.

Jesienią 1959 r. w poniemieckim drewnianym baraku uruchomiono taką szkołę. Lekcje odbywały się w trzech izbach lekcyjnych, ogrzewanych w sezonie zimowym przenośnymi piecykami węglowymi. Do celów praktycznej nauki zawodu wydzielono w fabryce część hali w Dziale Głównego Mechanika, gdzie urządzono warsztaty szkolne wyposażone w niezbędne maszyny i narzędzia. Pojawiła się też dodatkowa trudność organizacyjna, jaką był brak w Świdnicy odpowiednich nauczycieli zawodu. Ten problem został rozwiązany przez zaangażowanie kilku inżynierów i techników z FWS do prowadzenia zajęć w szkole zakładowej. Program szkolenia obejmował kształcenie w zawodach ślusarza, tokarza i spawacza.

Dalszy rozwój szkoły ułatwiał istniejący w latach 60. XX w. wyż demograficzny. W 1965 r. liczba uczniów wzrosła do 300. Udało się też zatrudnić trzech etatowych

nauczycieli zawodu, nie rezygnując jednak z pomocy fachowców dochodzących z fabryki. Na początku 1966 r. dyrekcja podjęła decyzję o zbudowaniu oddzielnego budynku szkolnego, zlokalizowanego przy ul. Strzeleckiej. Jego fundamenty budowali w czynie społecznym zarówno uczniowie jak i pracownicy. Równocześnie rozpoczęto wznoszenie, obok gmachu szkoły, nowych warsztatów. Mury czterokondygnacyjnej placówki rosły szybko i 9 listopada 1968 r. nastąpiło uroczyste otwarcie nowej szkoły. Warsztaty, po skompletowaniu wyposażenia, zostały oddane do użytku w 1971 r.

Lata 70. XX w. to okres pełnego rozkwitu szkoły dysponującej 10 izbami lekcyjnymi, wyposażonymi w pomoce naukowe i sprzęt audiowizualny, salę gimnastyczną, bibliotekę, zaplecze socjalne i duże warsztaty ze sporym parkiem maszynowym. Wkrótce liczba uczniów wzrosła do 500. Co roku 150 absolwentów zapewniało z nadwyżką pokrycie potrzeb kadrowych fabryki i wkrótce pozwolono absolwentom podejmować pracę w innych zakładach przemysłowych. W ciągu 27 lat mury zakładowej szkoły zawodowej opuściło ponad 2400 absolwentów, z czego około 10% podjęło pracę w Fabryce Wagonów, a reszta zasiłała szereg zakładów przemysłowych w Świdnicy. W połowie lat 70. XX w. zaczął zarysowywać się niż demograficzny. W 1975 r. nastąpiła w kraju reorganizacja systemu szkolnictwa zawodowego. W nowym systemie resort oświaty przejął nadzór nad zakładowymi szkołami zawodowymi i od tej pory władze oświatowe zaczęły limitować ilość miejsc w poszczególnych typach szkół zawodowych. W ciągu kilku lat doprowadziło to do zmniejszenia liczby uczniów w szkole przy FWS tylko do 100 osób. W latach 90. XX w. szkoła przekształciła się w Liceum Ogólnokształcące, funkcjonujące w

tej lokalizacji do roku 2013, kiedy to budynek szkolny został całkowicie przejęty przez Przyszłą Przychodnię Zdrowia.

Świadczenia socjalne i życie kulturalne

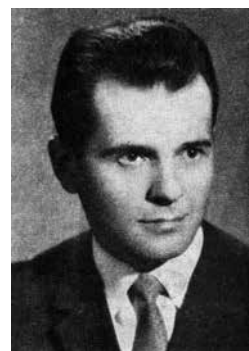
W pierwszych latach po powołaniu do życia FWŚ świadczenia socjalne ograniczały się do wydawania pracownikom deputatu węglowego i prowadzenia zakładowego przedszkola w jednym z jeszcze istniejących drewnianych baraków przy ul. Strzelińskiej.

W 1953 r. uruchomiono w pomieszczeniu wydzielonym z głównej hali produkcyjnej małą stołówkę. Na początku 1968 r. rozpoczęto obok gmachu zakładowej szkoły zawodowej budowę dużej stołówki z pełnym zapleczem kuchenne-magazynowym i salą jadalną na 180 miejsc. Obiekt funkcjonował aż do początku lat 90. XX w. W 1973 r. przekazano do użytku załogi nowo zbudowany budynek socjalny zlokalizowany przy głównej hali produkcyjnej. Urządzono tu szatnię i łazienkę oraz jadalnię i punkt wydawania posiłków regeneracyjnych.

W początkowym okresie działania fabryki ochroną zdrowia pracowników zajmował się punkt sanitarny zlokalizowany wewnątrz głównej hali produkcyjnej. Były tam zatrudnione dwie pielęgniarki i na pół etatu jeden lekarz internista, którego główne zadanie polegało na badaniu osób nowo przyjmowanych do pracy. Dopiero w 1971 r. utworzono Przyszłą Przychodnię Zdrowia, zlokalizowaną w jednym z drewnianych baraków obok budynku administracyjnego. Kilku lekarzy różnej specjalności i grupa wykwalifikowanych pielęgniarek zapewniało od tej pory rozszerzenie zakresu opieki lekarskiej i przeprowadzanie badań okresowych ponad dwutysięcznej załogi.

W 1983 r. Przychodnia została przeniesiona do części budynku zakładowej szkoły zawo-

dowej, co w zasadniczy sposób rozwiązało problemy lokalowe i sanitarne, dając możliwość utworzenia wielu podstawowych i specjalistycznych gabinetów lekarskich. W 1996 r., po likwidacji szkoły, przekazano Przychodni cały budynek. Dzięki staraniom nowego jej kierownika – lekarza Ryszarda Oleksego i współpracującego z nim lekarza Ryszarda Mojżeszowicz powstały tu następujące gabinety: zabiegowy, poradnia chirurgiczna, poradnia kardiologiczna, pracownia rentgenowska (RTG), gabinet elektrokar-



Jerzy Rudol – dyrektor FWŚ w latach 1967-1975



Alfred Galant (po lewej) – dyrektor FWŚ w latach 1975-1981 oraz przewodniczący Rady Zakładowej Henryk Brzózka



Od lewej: Kazimierz Chmielewski – dyrektor od r. 1982, Halina Kutakowska, Aleksander Kopeć – dyrektor FWŚ w latach 1965-1967, minister przemysłu maszynowego, Adam Żmija – kierownik jednego z wydziałów – z archiwum T. Kędziory



Pierwsza siedziba szkoły zakładowej

- Źr. Ilustracji: „20-lecie Fabryki Wagonów „Świdnica” 1951-1971, Świdnica 1971
(zdj. A. Bujak i H. Kniat)

diografii (EKG), poradnia laryngologiczna, gabinet stomatologii, gabinet fizykoterapii, poradnia chorób naczyń krwionośnych oraz laboratorium analityczne (wykonujące nadal różne badania dla prawie 30% mieszkańców Świdnicy).

W latach 70. XX w. Fabryka Wagonów „Świdnica” nawiązała bliską współpracę z Akademią Medyczną we Wrocławiu, co zaowocowało znacznym podniesieniem poziomu opieki zdrowotnej. Od tej pory pracownicy zatrudnieni w warunkach szkodliwych dla zdrowia byli okresowo wszechstronnie

badani w specjalistycznych klinikach Akademii Medycznej i, w razie potrzeby, kierowani na leczenie kliniczne lub sanatoryjne. Przychodnia w latach 90. XX w. została przekształcona w Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej BHMed Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Możliwość szybkiego otrzymania mieszkania stanowiła magnes przyciągający do fabryki nowych pracowników. Już w latach 50. XX w. rozpoczęto przy ul. Westerplatte budowę pierwszych bloków mieszkalnych. Duże nadzieje na otrzymanie nowoczesnego mieszkania rozbudziła, rozpoczęta w połowie lat 60. XX w., budowa osiedla Młodych na zachodnich peryferiach miasta. Na przełomie lat 1962-1963 pracownicy FWŚ otrzymali tam 101 mieszkań, a w latach 1966-1967 dalszych 194. Dużą pomoc w ubieganiu się o uzyskanie nowego mieszkania stanowił tak zwany fundusz mieszkaniowy, przeznaczony na dopłaty do indywidualnych wkładów mieszkaniowych. Funkcjonował on przez wiele lat.

Na początku lat 50. XX w. pracownicy ZNTK nr 10 Świdnica, zainteresowani wypoczynkiem na łonie natury i ogrodnictwem, powołali społeczną organizację: Pracownicze Ogrody Działkowe (POD). Zarząd POD uzyskał od władz miasta nieużytki przy ulicach Westerplatte i Strzelińskiej. Tam założono dwa pierwsze pracownicze ogrody działkowe. Pracownicy zainteresowani ogrodnictwem otrzymali działki po 3 ary. W latach 1953-1985 Zarząd POD przy Fabryce Wagonów dysponował na terenach podmiejskich aż 35 hektarami ziemi uprawnej, gdzie zorganizowano siedem ogrodów działkowych pod nazwą POD Aronia. Z działek w tych ogrodach korzystało 907 działkowiczów - pracowników fabryki, emerytów i rencistów. Z inicjatywy wieloletniego

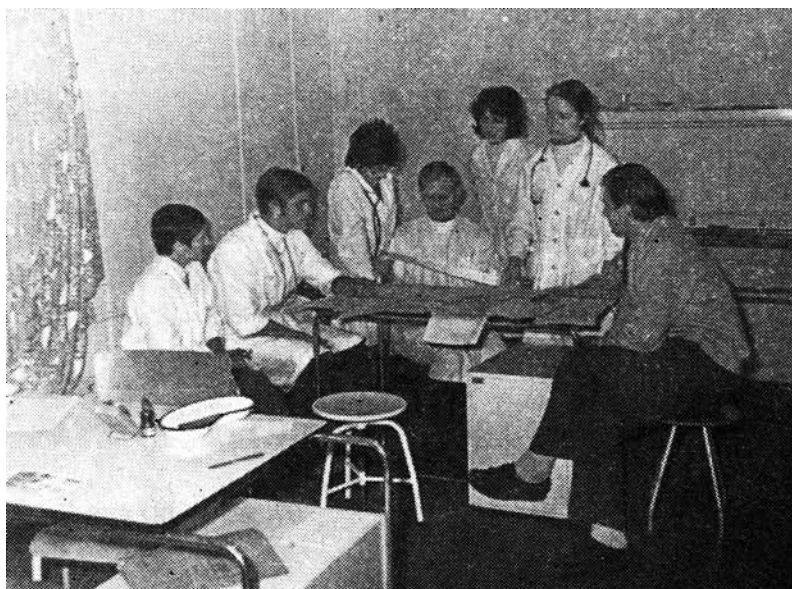


*Pawilon mieszkalny w Niechorzu
- z archiwum T. Kędziory*

prezesa POD Aronia - Antoniego Dziurdzi - zbudowano w latach 1972-1974 w ogrodzie nr 5 okazały Dom Działkowca, w którym poza biurem zarządu znalazły się dwie sale szkoleniowo-imprezowe i warsztaty naprawy sprzętu ogrodniczego.

W początkowym okresie istnienia fabryki pracownicy korzystali z wczasów jedynie za pośrednictwem Funduszu Wczasów Pracowniczych (FWP). Dwutysięcznej załódze był jednak potrzebny własny ośrodek wczasowo-kolonijny. Działania podjęte w tym kierunku przez Tadeusza Sosnowskiego - ówczesnego dyrektora naczelnego FWŚ - zaowocowały przejściem w 1959 r. kilku zniszczonych obiektów w Trzebieży nad Zalewem Szczecińskim, które wkrótce zaadaptowano na ośrodek wczasowy i kolonijny. Kilkanaście lat później, pod koniec roku 1977, zbudowano tu pawilon gastronomiczny z pełnym zapleczem kuchennym i jadalnią na 120 miejsc, urządzono też gabinet lekarski z pomieszczeniem na izolatkę. Przez wiele lat w okresie wakacyjnym przebywała tu młodzież.

Pod koniec 1974 r. rozpoczęto budowę fabrycznego ośrodka wczasowego w Niechorzu nad Bałtykiem. Pokoje w pawilonie mieszkalnym wyposażono w komplety nowoczesnych mebli, zadbane też o zaplecze sanitarne, a duża stołówka z salą na 160 miejsc otrzymała pełne wyposażenie gastronomiczne. 10 czerwca 1976 r. przybyło tu pierwszych 100 urlopowiczów z rodzinami. W połowie lat 90. XX w. ośrodek ten został sprywatyzowany i stał się ogólnodostępny. Jeszcze w 1963 r. zagospodarowano duży obiekt w Jugowie (gmina Nowa Ruda) w Górach Sowich. Utworzono tu ośrodek kolonijno-szkoleniowy. W 1970 r. obiekt został całkowicie przebudowany: zwiększono ilość pokoi, założono centralne ogrzewa-



Specjaliści z Akademii Medycznej we Wrocławiu podczas pobytu w FWŚ

nie, urządzono łaźnię i basen. Dla amatorów narciarstwa w 1970 r. w Rzecze (gmina Walim) na zboczu wzniesienia o różnicy poziomów około 140 metrów zbudowano narciarski wyciąg orczykowy o długości 380 metrów. Miał zdolność wyciągową 26 osób i prędkość ruchu około 2 metrów na sekundę. Pierwsi narciarze skorzystali z nowo uruchomionego wyciągu 20 stycznia 1971 r. W owym czasie był to jedyny w tej okolicy czynny wyciąg orczykowy. W ciągu lata i jesieni 1971 r. zbudowano budynek socjal-



Otwarcie klubu zakładowego przy ul. Wrocławskiej - z archiwum T. Kędziory



WIEŃA RATUSZOWA

Będzie odbudowana!

Miejsce 21 lat od momentu, gdy z pałacu miasta Świdnicy uleciały tyfusowe opaski i wieniec ratuszowej w świdnicy. Na skutek bezprzekładnej obsługi, braku remontu i zaniedbania budowlanego i wyczerpania budżetu konserwatora województwa w Wrocławiu prowadzenia remontów porządkowych i rozbudowywania sieci, w latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

W numerze:

Dni Świdnicy – Maj '88, Nowe Rady wg nowej ordynacji, Nasze prezentacje, Świdnickie aktualności, Wybory u działkowców, Wokacyjna oferta dla dzieci i młodzieży

Wagonowiec

MIESIĘCZNIK ZAŁOGI FABRYKI WAGONÓW „ŚWIDNICA”

Nr 5 (145)

MAJ 1988 R.

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

wości odbudowy w świdnicy, chociaż było to zadaniem miasta, historii i sztuki, a w szczególności na temat historii i sztuki miasta.

W latach 1968-1981 władze miejskie nie wykazywały zę-

Jeden z numerów „Wagonowca” - miesięcznika załogi Fabryki Wagonów „Świdnica” - ze zbiorów Miejskiej Biblioteki Publicznej w Świdnicy

ny z odpowiednim zapleczem, który od tej pory przekształcił się w zimowe schronisko narciarskie. Wyciąg został zbudowany w czynie społecznym przez członków i sympatyków zakładowego koła Polskiego Towarzy-

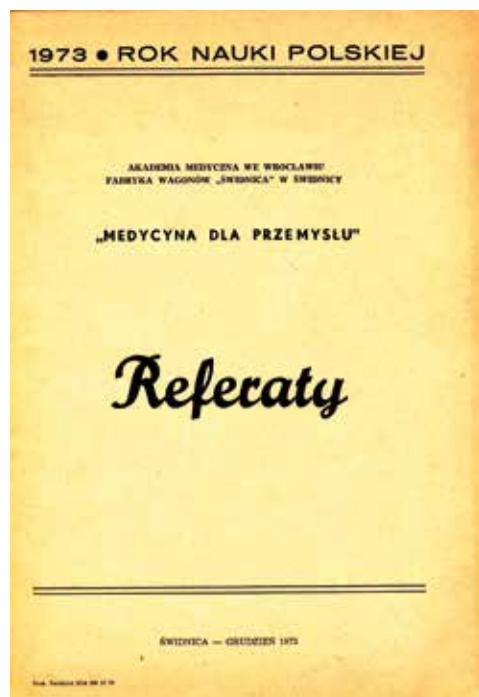
stwa Turystyczno-Krajoznawczego (PTTK) i przez wiele lat w okresie zimowym przyciągał licznych amatorów narciarstwa.

W latach 1973-1990 organizowano bezdekwizową wymianę wczasową na podstawie zawartych porozumień z pokrewnymi zakładami w NRD, Czechosłowacji i dyrekcją kolei w Skopje w Jugosławii.

Tak w krótkim zarysie prezentują się dzieje dużego zakładu przemysłowego, początkowo tylko naprawiającego zużyte i uszkodzone wagony, a później przez wiele lat produkującego coraz nowocześniejsze wagony towarowe i kontenery, w którym produkcja szła w parze z troską o zapewnienie załodze przyzwoitych warunków bytowych i socjalnych.

Bogdan Trojnicki

Tekst jest skrótem artykułu opublikowanego w portalu Świdnica Moje Miasto Świdnickie Archiwum Cyfrowe (www.mojemiasto.swidnica.pl)



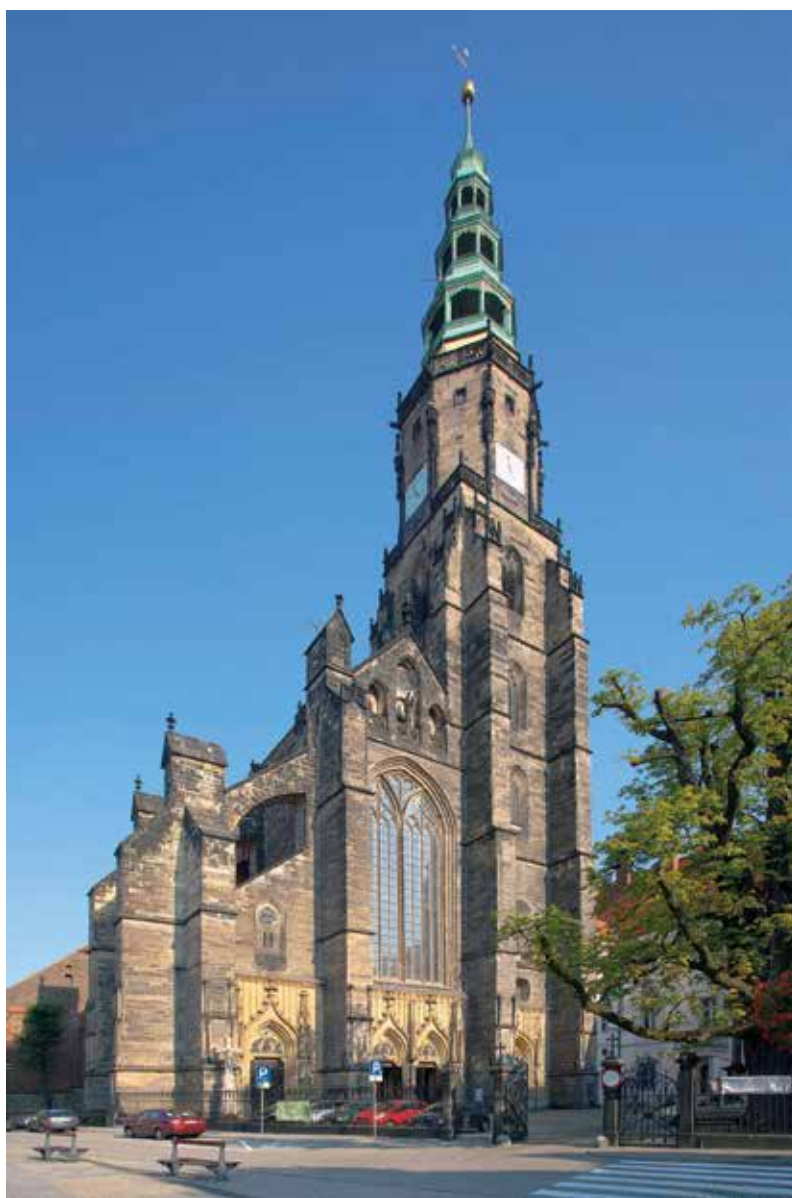
Publikacja „Medycyna dla przemysłu” z 1973 r. - zbiory Miejskiej Biblioteki Publicznej w Świdnicy

KATEDRA ŚWIDNICKA - ARCHITEKTURA I SZTUKA

Kościół parafialny istniał w Świdnicy już w połowie XIII w. - wskazuje na to pochodzący z tego okresu dokument, w którym wymieniono proboszcza jako jednego ze świadków. Prawo patronatu nad kościołem miały klaryski wrocławskie. Według tradycji obecną świątynię ufundował w 1330 r. wraz z mieszczanami świdnickimi książę Bolko II, a wznoszona była jeszcze długo po jego śmierci. Budowę kościoła kierował Nikolaus Löwe, prace prowadził mistrz Apetz. Przy wznoszeniu świątyni zaangażowany był także kamieniarz Jakob (1377-1391), budowniczy kościoła w Strzegomiu.

Kościół jest orientowany, trzynawowy, bazylikowy, z wielobocznie zamkniętym prezbiterium. Pod prezbiterium znajduje się pomieszczenie z XIV w. ze wspartym na centralnym filarze sklepieniem palmowym. Od zachodu prowadzą do kościoła cztery gotyckie portale z piaskowca ozdobione figurami apostołów i patronów świątyni - św. Wacława i św. Stanisława. Portal główny jest parzysty. Przy nim ustawiona została rzeźba św. Anny Samotrzec z 1496 r. Fasada zachodnia zwieńczona jest figurą Matki Bożej.

Gotycki portal północny, zwany Portalem Oblubienicy, posiada bogatą dekorację. Tympanon zdobią plastyczne popiersia Matki Bożej z Dzieciątkiem, św. Piotra i św. Pawła oraz popiersie mężczyzny i kobiety.



*Katedra świdnicka
(fot. F. Grzywacz)*

W archiwolcie portalu znajdują się płaskorzeźby Arystotelesa i Filis oraz Samsona i Dalili.

Usytuowana po stronie południowej wieża o wysokości 101,21 metra, jedna z najwyższych w Polsce, została zbudowana w latach 1420-1525.

Ma sześć kondygnacji, w dolnej części korpusu jest czworoboczna, wyżej przechodzi w ośmiobok. Głównym jej budowniczym był Peter Zehin. W drugiej połowie XVI w. została zwieńczona renesansowym miedzianym hełmem, wykonanym przez cieślę Georga Stellaufa, który wcześniej wykonał podobne dzieło we wrocławskim ratuszu. W roku 1565 założono w szczycie świdnickiej wieży połączoną kratę, dwa lata później zamontowano kamienną balustradę w kształcie oktagonu, a w 1574 r. ustawiono tam siedem figur kamiennych przedstawiających św. Piotra, św. Wacława, św. Jana Ewangelistę, św. Łukasza Ewangelistę, błogosławiącego Jezusa, św. Stanisława ze Szczepanowa, św. Marka Ewangelistę i św. Mateusza Ewangelistę. Na kamiennych murach kościoła zachowało się wiele znaków (gmerków) mistrzów kamieniarskich.

W 1660 r. patronat nad kościołem przejęli jezuici, którzy dokonali w nim przeróbek. Zamurowali duże okna nawy głównej i przeprowadzili w 1697 r. remont wieży uszkodzonej podczas wojny trzydziestoletniej. Po pożarach niszczących miasto Świdnica poleciła swych mieszkańców opiece św. Floriana. Z tego to powodu jezuici postavili w 1684 r. przed kościołem kolumnę poświęconą temu świętemu. Druga, św. Jana Nepomucena, powstała w 1727 r.

W czasie wojen śląskich Prusacy umieścili w świątyni obóz dla jeńców wojennych, a następnie magazyn żywności (1757-1772). Na placu przed kościołem zbudowano magazyn prowiantu. W 1773 r. przywrócono kościołowi funkcję religijną. W drugiej połowie XIX w., za rządów proboszcza H. Simona, obiekt odnowiono. W 1945 r. uległa uszkodzeniu i wymagała odbudowy część fasady zachodniej oraz skrzydło dawnego kolegium jezuickiego.

W XX oraz w XXI w. kościół był i jest otoczony troską i opieką konserwatorską kolejnych proboszczów, dbających o dobry stan cennego dzieła kultury. W XX oraz w XXI w. kościół był i jest otoczony troską i opieką konserwatorską kolejnych proboszczów, dbających o dobry stan cennego dzieła kultury.

Papież Jan Paweł II ustanowił w roku 2004 Diecezję Świdnicką oraz mianował pierwszym biskupem diecezjalnym J.E. ks. inf. Ignacego Deca. Kościół pw. św. Stanisława i św. Wacława został podniesiony do rangi katedry.

Katedra posiada układ bazylikowy. Nawę główną przykryto w 1535 r. sklepieniem sieciowym, które zostało ozdobione przez



*Gotyckie sklepienie sieciowe nawy głównej z polichromią barokową, J. G. Etgens, 1739
(fot. F. Grzywacz)*

W 1532 r. pożar uszkodził wieżę, dach świątyni i sporą część wyposażenia wnętrza. Po pożarze obniżono wysokość nawy głównej o sześć metrów i zbudowano okno fasady zachodniej - największe gotyckie okno na Śląsku o wymiarach 18 x 6 metrów.

Wnętrze kościoła, jednego z najokazal-

Georga Johanna Etgensa z Brna barokową polichromią, przedstawiającą Niebiańską Orkiestrę, anioły, motywy ornamentalne oraz znaki fundatorów.

Nawy boczne mają sklepienia krzyżowe. Od północy i od południa przylegają do korpusu nawowego gotyckie kaplice. Połączenie barokowego wystroju i wyposażenia z gotyckim wnętrzem kościoła stworzyło nową jakość estetyczną, oryginalne *theatrum sacrum*. W okresie kontrreformacji Kościół propagował sztukę dynamiczną, zaskakującą nowymi rozwiązaniami formalnymi i treściowymi, które miały, dzięki stworzonej w świątyni atmosferze modlitewnej, fascynować i zadziwiać wiernych oraz przyczyniać się do pogłębienia pobożności. Program ideowy wyposażenia kościoła został opracowany w oparciu o dekryty soboru trydenckiego, w których wyeksponowana jest wyjątkowa pozycja Matki Bożej w Kościele, wyrażająca się wieloma Jej wizerunkami w wyposażeniu



Pieta, drewno polichromowane, 1. ćw. XV w.
(fot. W. Rośkowicz)

oraz kultem cudownego obrazu Maryjnego, czczonego już w średniowieczu. Wyróżnia się w nim również kult najważniejszych świętych z rodziny zakonnej jezuitów oraz ich działalność misyjną w świecie. Kościół w Świdnicy posiada najbogatszy wystrój i wyposażenie w grupie świątyń Towarzystwa Jezusowego w prowincji czeskiej. Katedra świdnicka jest pierwszym kościołem na Śląsku, w którym wprowadzono najnowsze formy sztuki barokowej według wzorów włoskich.

W nawie głównej, w prezbiterium, w nawach bocznych oraz w przedsionku i na emporze organowej w roku 1739 powstały polichromie iluzjonistyczne wykonane przez wybitnego malarza fresków Johanna Georga Etgensa. Spójność i jednorodność artystyczną świątynia zawdzięcza pracowni rzeźbiarskiej prowadzonej w Świdnicy przez wybitnych rzeźbiarzy jezuitów i braci świeckich pod kierunkiem Johanna Riedla - najbardziej znaczącego artysty i wykonawcy największej ilości dzieł znajdujących się w jej wnętrzu. Od 1704 r. jezuici zatrudniali także miejscowego rzeźbiarza G. L. Webera, a w późniejszym okresie również artystę rzeźbiarza J. Siegwitza, tworzącego także we Wrocławiu. W nawie głównej znajdują się wielkie obrazy przedstawiające sceny z życia patronów



Figura św. Marcina, drewno rzeźbione, malowane, złocone, G. L. Weber, 1710, nawa główna
(fot. F. Grzywacz)



*Święci Jan de Goto i Jakub Kizai, płótno, olej,
J. Knechtel, ok. 1700-1710, nawa główna
(fot. F. Grzywacz)*



*Św. Franciszek Borgiasz, płótno, olej,
J. Eybelwieser, ok. 1700-1710, nawa główna
(fot. F. Grzywacz)*

kościół. Po stronie północnej od zachodu:

- Św. Stanisław rozdający swój majątek ubogim – namalowany przez Jeremia-



*Ambona, drewno malowane, złożone, J. Riedel
(fot. F. Grzywacz)*

sa Knechtela, (fundatorem obrazu był w 1711 r. hr. J.A. Schaffgotsch),

- Św. Stanisław rzuca kłótnę na króla Bolesława Śmiałego - J. Knechtel (fundacja jezuitów świdnickich),

- Św. Stanisław wskrzesza Piotrowina - J. Knechtel (fundacja Dominika Geyera, opata klasztoru cystersów w Krzeszowie),

Po stronie południowej od zachodu:

- Ubodzy oddają hołd św. Wacławowi, który ich odwiedza - J. Knechtel (fundacja hr. von Nimptsch),

- Św. Wacław nakazuje budowę kościołów i niszczenie posągów pogańskich w Czechach - J. Knechtel (fundator - hrabia von Nostitz),

- Cesarz Henryk I osobiście wita św. Wacława wchodzącego w towarzystwie aniołów na obrady sejmiku w Ratyzbonie - J. Knechtel (fundacja miasta Świdnicy),

Owalne obrazy zawieszane w nawie głównej:

- strona północna od zachodu: św. Alojzy Gonzaga - J. Knechtel, św. Paweł Miki - J. Knechtel, św. Ignacy Loyola - J.J. Eybelwieser, Jezus błogosławiący - J.J. Eybelwieser,

- strona południowa od zachodu: św. Stanisław Kostka - J. Knechtel, św. Jan de Goto i św. Jakub Kizai - J. Knechtel, św. Franciszek Borgiasz - J.J. Eybelwieser, św. Franciszek Ksawery - J.J. Eybelwieser, Maryja - J.J. Eybelwieser.

Przy filarach nawy głównej stoją barokowe figury dłuta miejscowego rzeźbiarza Georga Leonharda Webersa, przedstawiające świętych: Pawła, Mikołaja, Jana Chrzciciela, Wawrzyńca, Małgorzatę (strona południowa) oraz Piotra, Wolfganga, Marcina i Barbarę (strona północna).

Ambona

Powstała w 1698 r. ambona jest dziełem Johanna Riedla, dla którego inspiracją był traktat A. Pozzo *Perspectiva pictorum et architectorum...* Wzory mistrza w sztuce naszego regionu rozpropagował jego uczeń Christoph Tausch. W zwieńczeniu ambony znajdują się: gołębica – symbol Ducha Świętego oraz symbole Męstwa i Kościoła Nauczającego. Niżej figury Doktorów Kościoła: św. Grzegorza Wielkiego, św. Ambrożego, św. Augustyna i św. Hieronima. Po obu stronach daszku baldachimowego stoją figury apostołów: św. Piotra z kluczami i księgą oraz św. Pawła z mieczem i księgą. Na korpusie ambony umieszczono wizerunki czterech Ewangelistów z atrybutami: św. Mateusza z aniołem, św. Marka z lwem, św. Łukasza z wołem oraz deską, na której maluje obraz i św. Jana z orłem. Na balustradzie schodów widnieją cnoty boskie: wiara, nadzieja i miłość.

Ołtarz główny

Ołtarz główny w katedrze świdnickiej to arcydzieło Johanna Riedla. Ma oryginalną



Ołtarz główny, drewno rzeźbione, malowane, złożone, J. Riedel, 1690-1694
(fot. F. Grzywacz)

kompozycję inspirowaną także traktatem A. Pozza. Rzeźbiarz tworzył go w latach 1690-1694.

Jest zbudowany na planie koła i wsparty na siedmiu kolumnach. Antepedium przedstawia Baranka na ołtarzu całopalenia oraz symbole eucharystyczne. Koncepcja ołtarza nawiązuje do cytatu biblijnego: *Mądrość zbudowała sobie dom i wyciosała siedem kolumn (...)*. Kolumny kompozytowe w ołtarzu podtrzymują wieniec, na którym wspiera się baldachim przypominający kopułę. Nad tabernakulum umieszczono osoby Trójcy Świętej oraz Maryję. W jego zwieńczeniu



*Męczeństwo św. Wacława, płótno, olej, M. Willmann, 1668
(fot. F. Grzywacz)*

znajduje się figura Boga Ojca otoczona grotem aniołków z atrybutami przymiotów Boga. Obok Maryi umieszczono figury patronów kościoła – św. Stanisława ze Szczepanowa oraz św. Wacława. Między kolumnami są także figury św. Ignacego Loyoli – założyciela zakonu jezuitów oraz św. Franciszka Ksawerego – największego misjonarza jezuitów. Ołtarz flankują rzeźby św. Floriana oraz św. Jerzego.

W prezbiterium umieszczone są dwie tablice zawierające historię kościoła oraz wielkie obrazy. Po stronie północnej dzieło Jeremiasa Knechtela - Męczeństwo św. Stanisława, nad którym widnieje polichromia iluzjonistyczna wykonana przez znakomitego malarza Johanna Georga Etgensa przedstawiająca Apoteozę św. Stanisława. Po stronie południowej Męczeństwo św. Wacława – obraz Michaela Willmanna z 1668 r., a nad nim polichromia iluzjonistyczna Etgensa Apoteoza św. Wacława. Za ołtarzem głównym w gotyckich oknach

mamy witraże ornamentalno-figuralne z drugiej połowy XIX w.

Przy prezbiterium znajdują się ołtarze Ukrzyżowania oraz Niepokalanego Poczęcia NMP, dzieła pracowni Johanna Riedla.

Ołtarz Krzyża Świętego

Antepedium zdobione jest płaskorzeźbą z wizerunkiem Węża Miedzianego - prefigury Ukrzyżowanego Zbawiciela. W predelli znajduje się płaskorzeźba Oplakiwanie Chrystusa po zdjęciu z krzyża i namaszczenie ciała olejkami. Na płycinach cokołu ołtarza umieszczono wizerunki Narzędzi Męki Pańskiej. W nastawie mamy płaskorzeźbę Ukrzyżowanie Chrystusa, anioły ze złotymi kielichami przy ranach Jezusa, Matka Boża i św. Jan pod krzyżem.

Ołtarz Niepokalanego Poczęcia Maryi

Ołtarz został wykonany przez Johanna Riedla w 1696 r. Antepedium z wizerunkiem arki Noego. Predella dwustrefowa, w górnej części przedstawiona jest Arka Noego, a w dolnej królowa Estera prosi króla Aswerusa o ocalenie Izraelitów od zagłady. Estera jest prefigurą Maryi - pośredniczki w wyprasaniu łask Bożych. Na płycinach cokołu umieszczono reliefy zawierające symbole wezwań Litanii Loretańskiej. W nastawie ołtarza Niepokalana występuje z promienistą glorią, a pod Jej stopami widnieje kula ziemską oplecioną węzem. Nad głową Maryi znajduje się symbol Ducha Świętego, znak tajemnicy Wcielenia.

Kaplica św. Ignacego Loyoli

Kaplica poświęcona jest św. Ignacemu Loyoli, założycielowi Towarzystwa Jezusowego (jezuici). Jej wyposażenie zostało wykonane w latach 1699-1700 przez Johanna



*Wizja św. Ignacego Loyoli w La Storta, płótno, olej,
J. Claessens, k. XVII w.
(fot. F. Grzywacz)*



*Triumf Religii nad Herezją, rzeźba malowana, złocona,
kaplica św. Ignacego Loyoli, J. Riedel, k. XVII w.
(fot. F. Grzywacz)*

Riedla, który w Świdnicy prowadził swoją pracownię rzeźbiarską. Ołtarz wzorowany jest na konstrukcji ołtarza św. Ignacego w kościele Il Gesu w Rzymie. Znajdują się w nim dwa obrazy: Wizja św. Ignacego w La Storta z ok. 1696 r., sygnowany J. Claessens, oraz Matka Boża Częstochowska z 1947 r. autorstwa Bolesława Rutkowskiego. Po obu stronach ołtarza mamy grupy rzeźb: Triumf Religii nad Herezją oraz Triumf Wiary katolickiej nad pogaństwem, wykonane w 1699 r. przez Johanna Riedla i inspirowane dziełem Pierr Legrosa z kościoła jezuitów w Rzymie (Il Gesu), wykonanym w roku 1695 według rysunków A. Pozzo.

W kaplicy znajduje się duży obraz przedstawiający najważniejszych świętych z rodziny zakonnej jezuitów. Są na nim: św. Ignacy Loyola z dewizą jezuitów AMDG (Ad Maiorem Dei Gloriam), św. Franciszek Borgiasz (korona, mitra i czaszka), św. Alojzy Gonzaga (krzyż), św. Stanisław



*Chrzcielnica renesansowa o proveniencji
niderlandzkiej, piaskowiec, alabaster, płaskorzeźba,
1585-1592
(fot. F. Grzywacz)*



Jezus jako Źródło Zbawienia i Źródło Siedmiu Sakramentów, płótno, olej, 1703, kaplica chrztów (fot. F. Grzywacz)

Kostka (lilia), św. Franciszek Ksawery, apostoł Indii i Japonii (komża, stuła, lilia) oraz trzech japońskich męczenników: Paweł Miki, Jan de Goto i Jakub Kizai. Obraz został namalowany przypuszczalnie przez J. Claessensa z Antwerpii.

Kaplica Siedmiu Sakramentów

Kaplica została ufundowana przez cech łąziebników w XV w. W latach 1585-1592 umieszczono w niej baptysterium z renesansową chrzcielnicą o proveniencji niderlandzkiej, wykonaną z piaskowca i alabastru. Na jej korpusie widnieją sceny biblijne związane z symboliką chrztu. Chrzcielnica znajduje się w kościele od 1680 r. Ściany kaplicy zdobi sześć wielkich obrazów o treściach nawiązujących

do sakramentów, obowiązujących w Kościele katolickim: Zaślubiny NMP ze św. Józefem, Chrystusa Zbawiciela jako Fons Vitae (Źródło Życia i źródło sakramentów), Jezus przekazujący klucze św. Piotrowi, Sakrament namaszczenia chorych, Apostołowie udzielający sakramentów świętych wiernym. Są one dziełami miejscowego artysty Christiana Kalitschky'ego. W kaplicy znajduje się wielki obraz pochodzący z kościoła Bożego Ciała - Profanacja Hostii przez Żydów - nawiązujący do wydarzenia z 1453 r., które było powodem wypędzenia Żydów z miasta.

Ołtarz św. Jana Nepomucena

Ołtarz pw. św. Jana Nepomucena wykonała pracownia Johanna Riedla. Nastawa ołtarzowa z ramą jest zdobiona motywem oliwki, symbolizującej pokój. W centrum ołtarza umieszczono płaskorzeźbę ze sceną Apoteoza świętego Jana Nepomucena, zaś w części dolnej męczeństwo św. Jana Nepomucena, który na rozkaz króla czeskiego Wacława IV był torturowany i zrzucony w 1393 r. z mostu Karola w Pradze do Włtawy.

Ołtarz św. Dyzmy

Ołtarz wykonany został przez Johanna Riedla. Święty Dyzma to dobry łotr (*Dismas Latro*), który był ukrzyżowany wraz z Jezusem na Golgocie. Zwieńczenie ołtarza stanowi trójkątny naczółek z ozdobnym fryzem. Ornament z serc otaczający nastawę ołtarzową symbolizuje moc Bożego miłosierdzia. Pod krzyżem Dyzmy miłosierny Samarytanin opatruje opuszczonego rannego napadniętego przez zbójców, między innymi przez Dyzmę.

Ołtarz św. Tomasza

Nastawa ołtarza znajduje się w ramie z motywem liści laurowych, gałązek oliwki, strąków papryki oraz narcyzów, symbolizujących egzotyczne kraje, w których święty prowadził działalność misyjną. Św. Tomasz był osobą spragnioną wiedzy i bardzo dociekliwą, świątobliwą i sprawiedliwą. Apokryfy podają, że miał zbudować pałac króla Guduphary w Indiach. Dlatego drugim atrybutem św. Tomasza jest węgielnica. Królewski minister wydał Tomaszowi potrzebne środki na budowę pałacu. Ten jednak przeznaczył je na pomoc biedakom. Tomasz poniósł męczeńską śmierć w Kalaminie w Indiach. Legendy podają, że został uwięziony i ścięty mieczem. Atrybuty świętego, miecz i kajdanki, przedstawione są w ołtarzu. Żagłowiec na wzburzonym morzu, zarzucający kotwicę, ukazuje środek lokomocji misjonarzy w XVII w. W tle widać latarnię morską, która wskazuje drogę żeglarzom. Złota palma symbolizuje cierpliwość,



Ołtarz Świętych Wdów, kaplica św. Jadwigi, 4 ćw. XVII w.
(fot. F. Grzywacz)

sprawiedliwość i silną wiarę. Znajdujące się w zwieńczeniu ołtarza kotwice symbolizują nadzieję i dalekie podróże misyjne św. Tomasza, patrona architektów, cieśli, geodetów, kamieniarzy, murarzy i stolarzy.

Kaplica św. Jadwigi

Kaplica została ufundowana około 1460 r. przez cech krawców. Pierwotnie posiadała część dolną i górną. Gotyckie sklepienie sieciowe zdobiał polichromie przedstawiające św. Jadwigę, Veraicon, św. Krzysztofa, św. Wawrzyńca (?). Ołtarz, poświęcony świę-



Ołtarz św. Tomasza Apostoła, drewno rzeźbione malowane, złocone, pocz. XVIII w.
(fot. F. Grzywacz)



Epitafium Andreasa Naucka (zm.1567) i jego żony Ludmiły (zm.1584), drewno polichromowane, obraz – T. Fendt (?), ok. 1584
(fot. F. Grzywacz)



Figury szopki przedstawiającej Dzieciątka Jezus, Maryję, św. Józefa, Pokłon pasterzy, zwierzęta i Pokłon Trzech Króli, drewno rzeźbione, polichromowane, A. Thamm (fot. F. Grzywacz)

tym Wdowom (S.S. Viduarum), pochodzi z końca XVII w. Znajdują się w nim obrazy Franza Heigla (?), malarza świdnickiego, przedstawiające św. Jadwigę, św. Helenę, św. Małgorzatę szwedzką, św. Franciszkę Rzymiankę i św. Elżbietę. Powyżej umieszczono obraz Wizja św. Jadwigi, a w zwieńczeniu obraz Maria Magdalena. W kaplicy ulokowano również renesansowe epitafium burmistrza Andreasa Naucka i jego żony Ludmiły z obrazem: Św. Józef przedstawia faraonowi swego ojca Jakuba i braci. W krypcie kaplicy zostali pochowani jezuici zmarli w Świdnicy, a także rzeźbiarz Johann Riedel.

Biblioteka

Biblioteka usytuowana jest po stronie północnej kościoła. Gotyckie wnętrze przykryte jest sklepieniem krzyżowym. Do biblioteki prowadzi portal z piaskowca z gotyckimi drzwiami z drugiej połowy XV w., pokryty blachą zdobioną sztancowanymi wizerunkami Archanioła Gabriela, NMP, śląskiego orla i czeskiego lwa. Jezuici zakładali biblioteki dostępne dla wszystkich stanów, tak więc ich biblioteka w Świdnicy służyła nie tylko zakonnikom. Jezuici gromadzili

książki z różnych dziedzin nauki. Promowali znaczenie nauki i umiłowanie wiedzy jako drogi do ziemskich szczytów i doskonałości. Mieli otwarty dostęp do publikacji europejskich, wydanych w najważniejszych ośrodkach drukarstwa europejskiego tamtych czasów (były to m.in. rytuały, mszały rzymskie i wrocławskie, ewangelie, psalterze, graduały, antyfonarze, kancjonały łacińskie i niemieckie). W zbiorach świdnickiej biblioteki największy zbiór stanowią księgi religijne (teologiczne książki potrydenckie oraz piśmiennictwo kaznodziejskie). Jezuickie publikacje o Nowym Świecie należały do najlepszych, najcenniejszych i najbogatszych w informacje o krajach Dalekiego Wschodu i Ameryki, jakimi dysponowała ówczesna Europa.

Kaplica św. Jana Chrzciciela

Kaplica została ufundowana przez cech sukienników około 1474 r., zaś ołtarz w roku 1682. Umieszczony w nim obraz ukazuje św. Jana w odzieniu ze skóry wielbłądziej z barankiem oraz św. Elżbietę i Zachariasza. Boki ołtarza ozdabiają figury: św. Jana Ewangelisty, św. Jakuba Starszego, św. Judy Tadeusza, św. Jakuba Młodszego i św. Barbary. Obraz w zwieńczeniu przedstawia św. Jana w wieku dziecięcym z rodzicami oraz krewnymi, św. Anną i Maryją z Dzieciątkiem Jezus. Na zachodniej ścianie kaplicy, naprzeciw ołtarza, wisi obraz J. Knechtela, powstały po 1720 r. - Św. Stanisław karze kłutwą króla Bolesława Śmiałego. W kaplicy znajduje się na stałe największa na Dolnym Śląsku szopka, z naturalnej wielkości figurami (Pokłon pasterzy i Pokłon Trzech Króli). Jest ona dziełem Adoppha Thamma, rzeźbiarza z Nysy i powstała w latach 1923-1924/1926-1927. Szopkę zamówił proboszcz dr Georg Schmidt.