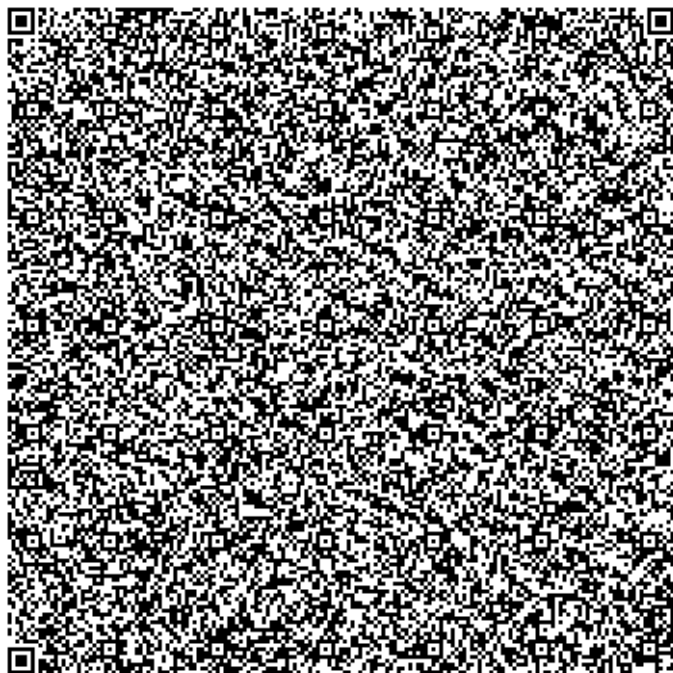


## VLADIMÍR ROCMAN



(8 września 1923, Nové Město nad Metují – 28 kwietnia 2016, Nové Město nad Metují)

Vladimír Rocman - malarz, grafik, kustosz, pedagog i autor modeli kartonowych. Po II wojnie światowej ukończył Wyższą Szkołę Artystyczno-Przemysłową w klasie profesora Antonína Strnadela. W ramach studiów pojechał na praktyki drukarskie do Szwajcarii. Później mieszkał w Pradze i zarabiał na życie jako grafik. Podczas służby wojskowej pracował jako fotograf i grafik dla czasopisa wojskowego. W 1953 r. zaczął ilustrować książki. Cztery razy

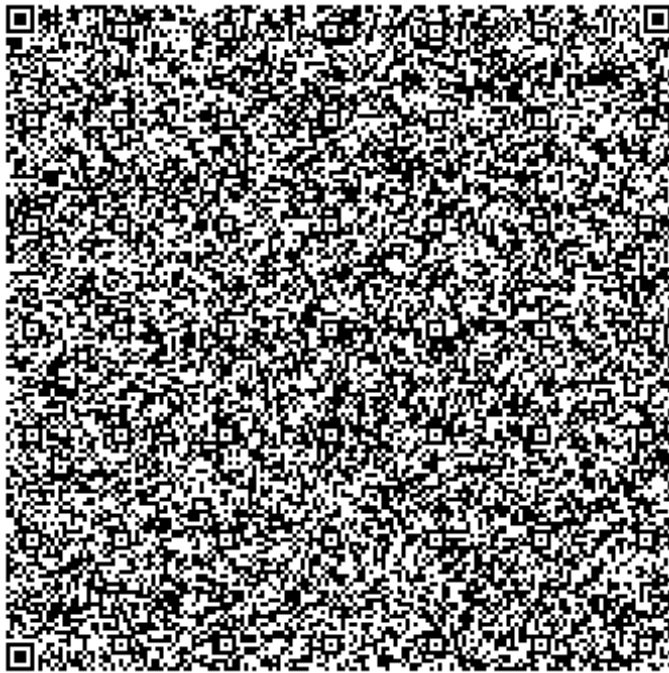
zdobył nagrodę dla najpiękniejszej książki roku. W latach 1963 – 1970 przygotowywał wystawy w Galerii im. Vincenca Kramářa w Pradze. Jako kustosz m. in. zorganizował pierwszą wystawę grafik Marca Chagalla w Czechosłowacji. Poza tym udzielał się w Galerii również przy organizacji wystaw Bohumila Kubišty, Františka Tichego, Václava Špály i Jeana Bezeine.

W latach 1970 - 1979 uczył w Średniej Artystycznej Szkole Zawodowej.

Na początku lat 70. wydawnictwo Albatros wydało jego model zamku Křivoklát. Drobiazgową dokładną pracą wymagającą ciągłego przeliczania wymiarów jednak szybko zmęczyła artystę. Wtedy zaczęły powstawać jego wręcz dziecinnie radosne fantazyjne wycinanki. Autor wspomiał później na to, jak powstała pierwsza z nich - *Mały dobosz*: Byłem już zmęczony drobiazgową pracą nad modelem zamku, brak ruchu zaczynał mnie nudzić. Późnym wieczorem poszedłem zrobić sobie kawę. Bezmyślnie bawiłem się łyżeczką i próbowałem ją zrównoważyć na krawędzi kubka. Przychylała się w jedną i drugą stronę, spłynęła po niej kropla kawy a potem wypadła do kubka. Przyszło mi na myśl, że na tej zasadzie można byłoby zbudować coś ruchomego. Rano już na stole bębnił Mały dobosz...“ Rocman opracował cały szereg wycinanek, wykorzystując różne zasady wprowadzania ich w ruch. Powstały serie dinozaurów, zwierząt domowych i zwierząt z ZOO, ale także cudowny „Marsjanin“ niebiesko-zielony ludzik, który napędzany tylko własnym ciężarem spokojnie kroczy po pochyłej nawierzchni.

Przy okazji 90. urodzin Vladimíra Rocmana została w jego rodzimym mieście, Nowym Mieście nad Metują zorganizowana wystawa retrospektywna. W wywiadzie, który wówczas sprządzono, artysta powiedział: „Już nie potrafię pracować tak długo jak kiedyś. Kobiety i dzieci już skreśliłem. W biegu na 100 m już też nie pobiję osobistego rekordu. Teraz jeszcze chcę, bym wypożyczył swoje ruchome wycinanki do muzeum w Policy. Właśnie pracuję nad Marsjaninem, który sam idzie po pochyłej powierzchni.“

## RICHARD VYŠKOVSKÝ



(13 lipca 1929, Wiedeń)

Czeski architekt, grafik i autor modeli kartonowych. Pracował na Zamku Praskim w dziale Opieki nad zabytkami. Ciekawostkę stanowi fakt, że nawet jego nie upoważniono go do wstępu do wszystkich pomieszczeń zamku, zatem kiedy projektował model, musiał niektóre wymiary oceniać od oka.

Pierwszym modelem, jaki wyszedł spod jego rąk, był legendarny samochód Packard Landaulet. W 1968 r. po dyskusji z kolegami żałącymi się na niedostępność samochodzików firmy Matchbox, które

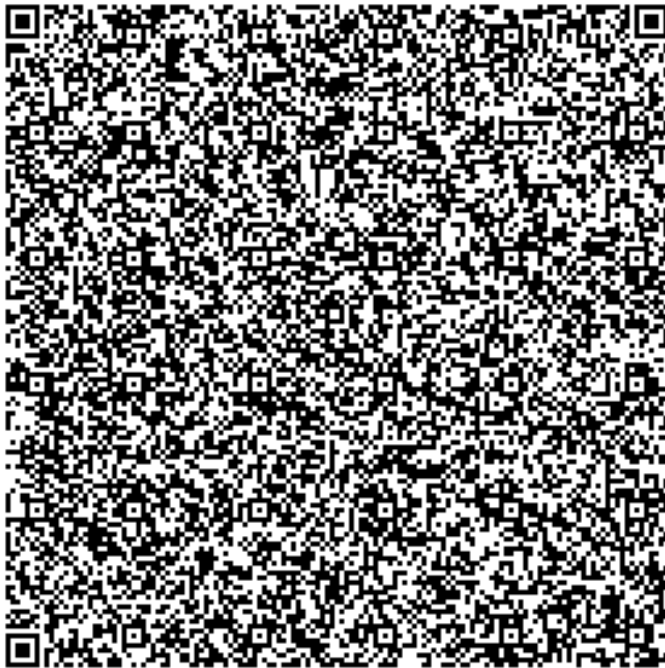
w Czechosłowacji można było kupić wyłącznie w Peweksie (po czesku „Tuzex“), powiedział im, żeby dali już spokój i zrobili sobie np. modelik z kartonu. Nie został jednak przy samych słowach i już w ciągu następnych kilku dni zaprojektował wraz ze swoim kolegą Pavlem Blechą model historycznego pojazdu. Za pierwowzór obrali sobie już wspomniany Packard Landaulet z serii Models of Yesteryear. 31 października 1968 pojawił się w gazecie Lidová demokracie krótki artykuł na temat obydwu konstruktorów - Pavla Blechi i „jego kolegi“ wraz ze zdjęciami kartonowych modeli Mercedesa 38/220 i Packarda Landaulet. Pierwszy model popularnej dwójki został również 17 marca 1969 przedrukowany w czasopiśmie ABC, pod nazwą BV - 001.

Tak właśnie zaczęła się wieloletnia owocna współpraca zespołu Blecha - Vyškovský z czasopiśmem, którą w sumie Richard Vyškovský kontynuuje do dziś. We wrześniu 1976 r. zamieszczono w ABC wycinankę legendarnego bolidu Formuli 1, czerwonego Ferrari 312 Niki'ego Laudy, pierwszy model podpisany tylko przez Richarda Vyškovskiego.

Przez półwiecze opracował architekt Vyškovský niesamowitych 1200 modeli. Podczas swojej pracy stworzył wycinanki niemal z wszystkich obszarów tematycznych modelarstwa kartonowego, począwszy samochodami, przez technikę wojskową, budowlaną i lotniczą, kończąc na postaciach, zwierzętach, bolidach, łamigłówkach... i na jego desce kreślarskiej powstało oczywiście również mnóstwo modeli architektury.

Najbardziej znaczący model architekoniczny Richarda Vyškovskiego to z pewnością Miejski Rezerwat Zabytkowy (MPR). ABC publikowało ją sukcesywnie od 1988 r., przy czym ostatni model dotarł do czytelników w 2004 r. Miejski Rezerwat Zabytkowy to zbiór kilkudziesięciu osobnych historycznych budynków, z których powstaje miasto. Cała wycinanka mieści się na 122 stronach A4!

## TECHNIKA KOSMICZNA



Początki historii kosmonautyki sięgają do przełomu XIX i XX wieku, kiedy opublikowano przełomowe prace rosyjskiego fizyka Konstantina Ciołkowskiego.

Samo zdobywanie przestrzeni kosmicznej rozpoczęło się 4 października 1957 r. Wówczas Związek Radziecki wysłał na orbitę pierwszy sztuczny satelit Sputnik 1.

Spośród kolejnych kamieni milowych w dziejach kosmonautyki wymienimy następujące:

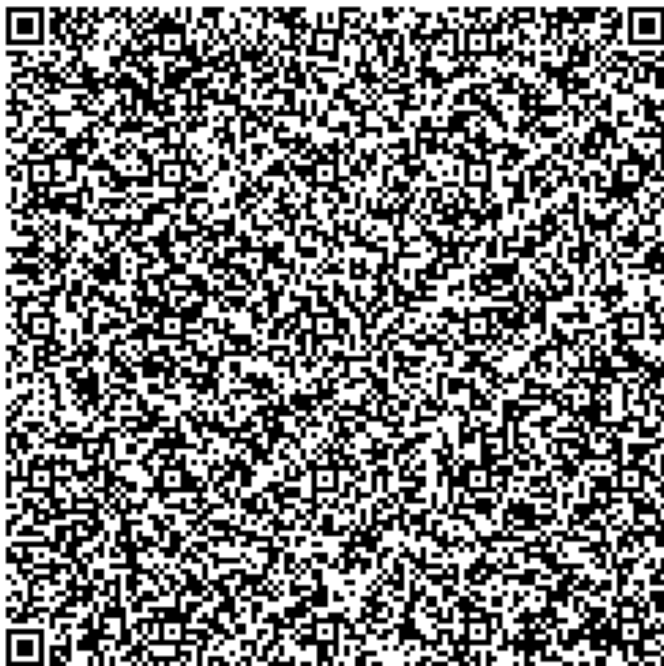
12 kwietnia 1961 – radziecki kosmonauta Jurij Gagarin obleciał w statku kosmicznym Vostok 1 raz planetę. Został pierwszym człowiekiem, który znalazł się w przestrzeni kosmicznej. Po locie trwającym 108 minut wylądował w obwodzie saratowskim w pobliżu wioski Smelowka.

18 marzec 1965 – kosmonauta Aleksiej Leonow wyszedł w otwartą przestrzeń kosmiczną.

21 lipiec 1969 – amerykański astronauta Neil Armstrong postawił nogę na powierzchni Księżyca. Parę minut później wyszedł ze statku również drugi członek załogi Apollo 11, Edwin „Buzz“ Aldrin.

Część ekspozycji poświęconą technice kosmicznej wypełniają z większej części modele pochodzące z Polski. Została ona uzupełniona efektem dźwiękowym. To autentyczny dźwięk startującej rakiety Saturn V z 7 grudnia 1972 r. Saturn V wzbił się wówczas z ogromnym hukiem w powietrze wraz z członkami misji Apollo 17. Dowódcą misji był amerykański astronauta Eugene Cernan, który zabrał ze sobą na Księżyc czechosłowacką flagę, jego dziadek bowiem pochodził ze słowackiej wsi Wysoka nad Kisucą i babcia z Czech południowych. Został on ostatnim człowiekiem XX wieku spacerującym po powierzchni Księżyca.

## SANKTUARIUM PIELGRZYMKOWE ŚW. JANA NEPOMUCENA (ZELENÁ HORA)



Model Sanktuarium pielgrzymkowego został uzupełniony efektem dźwiękowym. Naciskając guzik zwiedzający mogą posłuchać nagrania jego dzwonów. Powstał w 1722 r. na trawiastym wzgórzu nazywanym Zielona Góra (wcześniej Czarny Las albo Stroma Góra) wg wzgórza koło Nepomuku, z którego pochodził Nepomucen i pierwsi zakonnicy ze Žďára.

Sanktuarium to jeden z najwspanialszych zabytków barokowych na terenie całego kraju. Jego architekt, Jan Blažej Santini-Aichel potrafił w nim stylistycznie

połączyć swoje czasy z epoką, w której żył Nepomucen. Stworzył symbiozę elementów barokowych z gotyckimi. Aichel w dodatku wkomponował w całą budowlę liczbę trzy, nawiązującą do Świętej Trójcy. W wyglądzie zewnętrznym zaś wyraźnie zaznacza się liczba pięć. Sanktuarium posiada pięć wejść, centralna część otwiera się na pięć niszy z bocznymi ołtarzami. Numer pięć przypomina w ikonografii chrześcijańskiej św. Jana Nepomucena. Kościół został ozdobiony sześcioma złotymi gwiazdami. Liczba 6 to odnośnik do Panny Marii.

Sanktuarium pielgrzymkowe św. Jana Nepomucena zostało w 1994 wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

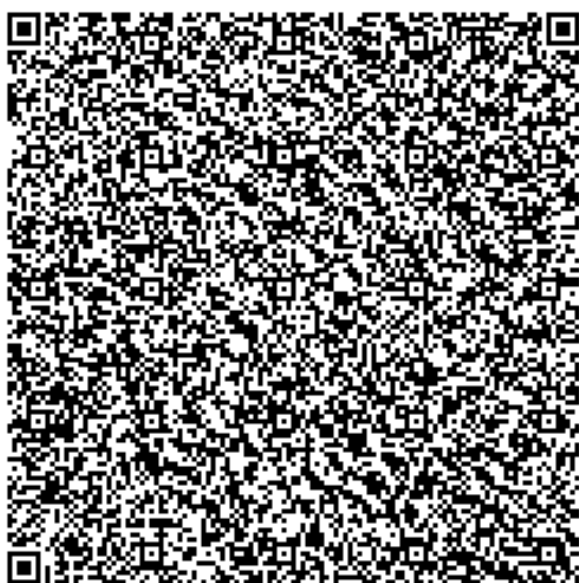
Wycinankę wydało wydawnictwo Betexa z Brna.

## ŻYRAFY



Żyrafy to najwyższe zwierzęta świata i najwięksi przeżuwacze. Osiągają masę ciała ok. 1 200 kg, samice ok. 830 kg i wysokości od 4,3 do 5,2 m. Najwyższy udokumentowany osobnik był samiec wysoki 6 m. Żyją od 25 do 28 lat. Żyrafa to tzw. inochodziec, zawsze unosi jednocześnie obydwie kończyny po jednej stronie ciała. To umożliwia robienie długich kroków. Na krótkim odcinku jest w stanie rozwinąć prędkość 60 kilometrów na godzinę.

## NADAJNIK TELEWIZYJNY NA JESZTEDZIE



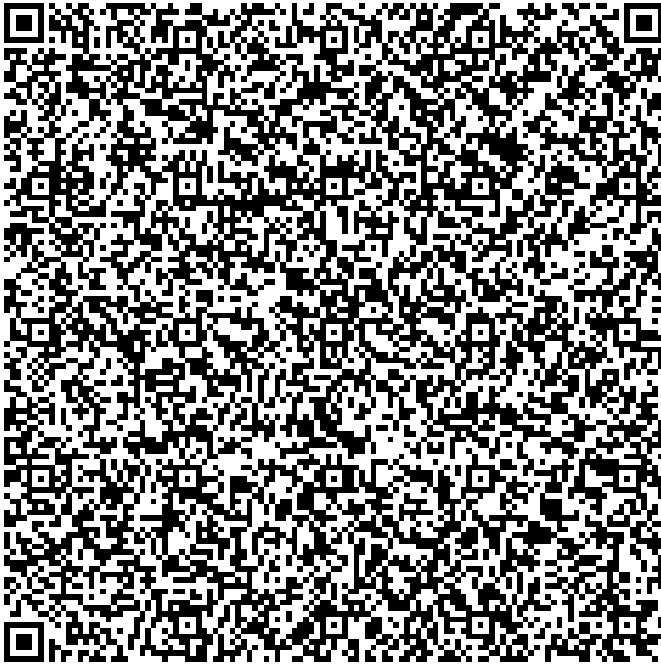
Architekt, który zaprojektował budynek nadajnika, otrzymał za projekt prestiżową nagrodę – Nagrodę Auguste’a Perreta udzielaną przez Międzynarodową Unię Architektów. Sylwetka wieży jest już na tyle rozpowszechnionym symbolem ziem libereckich, że została nawet elementem znaków Województwa Libereckiego i Uniwersytetu Technicznego w Libercu.

Budowa Nadajnika i hotelu stanowiła dla ówczesnego przemysłu budowlanego w Czechosłowacji cenne doświadczenie, m. in. w kwestii realizacji konstrukcji sprężonych z tworzyw sztucznych (wówczas była to największa budowla tego typu na świecie), produkcji walców ochronnych dla systemów antenowych telewizji, użycie prototypów tłumików drgań poprzecznych (po raz pierwszy w CSRS) i wielu innych ulepszeń technicznych.

Zastosowanie w swoim czasie nowoczesnych i eksperymentalnych rozwiązań skłoniło w 1998 r. ministerstwo kultury do tego, by ogłosić nadajnik zabytkiem kultury. W 2000 r. uzyskał tytuł Budowli stulecia czeskiej architektury. Sześć lat później rząd ogłosił budynek narodowym zabytkiem kultury i w 2007 r. został nadajnik wpisany na Listę informacyjną UNESCO.

Model opracował Ladislav Badalec i został wydany przez wydawnictwo Dukase.

## LATARNIE MORSKIE



Latarnia morska to budynek służący do nawigacji statków w zdradliwych wodach. Zazwyczaj jest to wieża z aparaturą optyczną na szczycie. Wysyła strumienie światła na duże odległości, aby w ten sposób uprzedzić załogi statków, iż zbliżają się do lądu czy skał. Kształt wieży przyjmuje po to, by źródło światła znajdowało się wysoko nad poziomem morza i było dzięki temu widoczne z daleka. Dlatego też latarnie często budowano na klifach. Światło latarni bywa widoczne nawet z odległości kilkudziesięciu kilometrów. Najstarszy budynek tego typu, o którym zachowały się pisemne

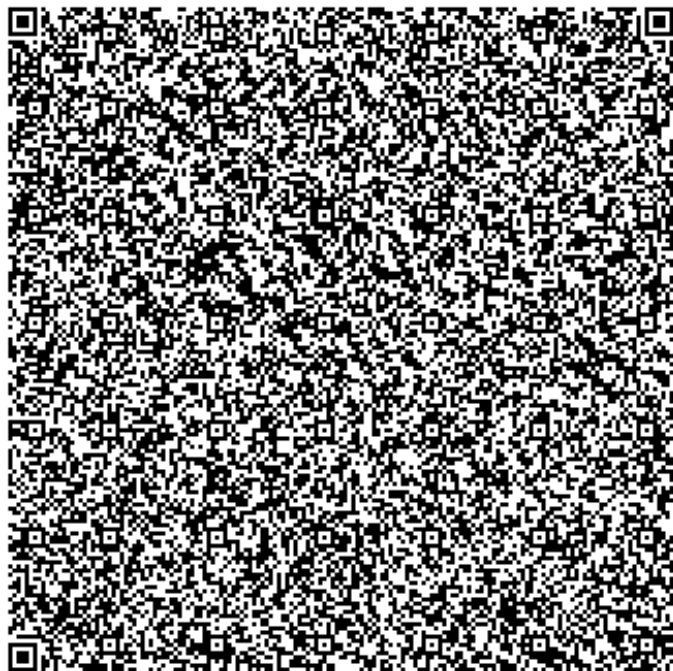
wzmianki, znajdował się na wyspie Faros koło portu Aleksandria w Egipcie.

Nazwa wyspy została rdzeniem słów określających latarnię morską w wielu językach europejskich, np. po szwedzku mówi się na nią *fyr*, po włosku *faro*, po grecku Φάρο (*fáro*).

Największy model w ekspozycji Muzeum to model wybrzeża Bałtyku. Rozmieszczono na nim ponad 10 działających latarni morskich, które wysyłają swoje sygnały świetlne do otaczającego je pomieszczenia. Autorami są modelarze z Polski, przede wszystkim pan Kazimierz Surowiak z Oleśnicy.

## MILAN WEINER

(1955)



*Na obozie Czeskosłowackiego Czerwonego Krzyża w ośrodku rekreacyjnym Obora koło miejscowości Lanškroun latem 1989 r. otrzymały niepełnosprawne dzieci w grze obozowej pt. Rajd Paryż-Dakar o nagrodę Clay'a Regazzoni'ego specjalne nagrody: proste wycinanki ciężarówek rajdowych złożone z jednej jedynej części, w sumie pudełka – pierwsze miniboksy. Ich rodzina dziś liczy setki sztuk. Dla dzieci narysował je Milan Weiner.*

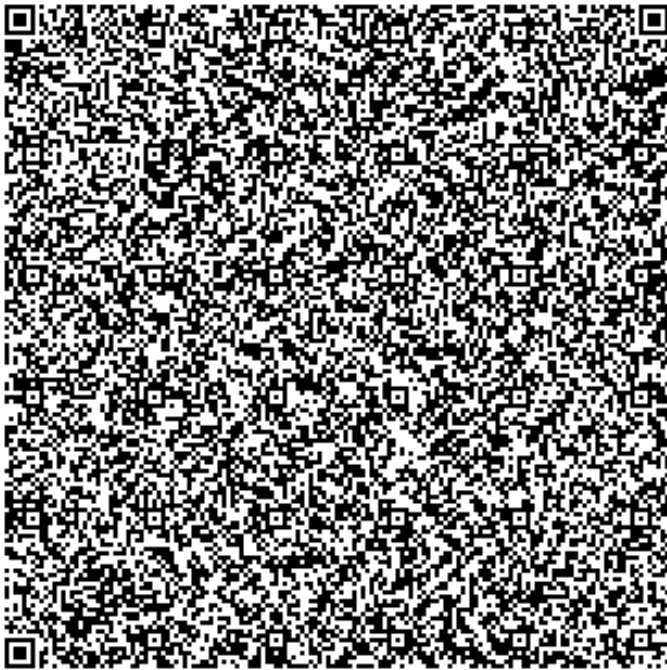
Ing. arch. Milan Weiner wpadł na ten pomysł już jesienią 1988 r. Już od dziecka uwielbiał układanki

i modele, w szczególności samochodziki Matchbox. Zachwyciły go także wycinanki pojazdów zabytkowych autorstwa Pavla Blechi i Richarda Vyškovskiego publikowane w ABC. Po skończeniu podstawówki poszedł do technikum budownictwa transportowego z ukierunkowaniem na kolej. Umiał rysować i chciał się zająć wytwarzaniem ilustracji samochodów i techniki ogólnie. Po wojnie postanowił podjąć studia na wydziale architektury praskiej politechniki (ČVUT), na kierunku planowanie i urbanistyka, później absolwował praktyki zawodowe w państwowym zakładzie Stavoprojekt.

Jako architekt zajmował się projektowaniem części miast, które wręcz wymaga umiejętności sporządzania modeli trójwymiarowych. Tutaj znaleźlibyśmy pewnie źródło inspiracji dla miniboksów. Któryś z uczestników owego pamiętnego obozu zasugerował, że powinien swoje sympatyczne modeliki zaoferować czasopismu ABC. Udało się i pierwsze dwa modele pod międzynarodowo zrozumiałą nazwą Minibox przedrukowano już w pierwszym numerze ABC po rewolucji aksamitnej, nr 6 XXXIV rocznika, który pojawił się w kioskach 21 listopada 1989 r. W tym samym numerze pojawił się również ciekawy artykuł pt. *Nowość w ABC! Modele dla niepełnosprawnych dzieci i nie tylko dla nich* napisany przez redaktora Martina Pilnego, opisujący, w jaki sposób miniboksy ujrzały światło dzienne. Właśnie Martinowi Pilnemu zawdzięczamy to, że miniboksy zaczęto wydawać w ABC oraz ich ostateczny wygląd.

Początki minimodeli znaleźlibyśmy w 2. poł. lat 40. XX wieku w Anglii. Spółka Micromodels wydawała wówczas miniaturowe modeliki pociągów, architektury i statków. W Czechosłowacji pojawiły dwa minimodele w 1951 r. w czasopiśmie Młody Technik. Dla czasopisma narysował je Vladimír Procházka.

## CZOŁGI



Pierwszy czołg zaprojektował już słynny wynalazca Leonardo da Vinci. Czołgi jednak pierwszy raz wykorzystano dopiero w I wojnie światowej. Słowo *tank* (po angielsku zbiornik), określające czołg w języku angielskim i wielu innych, używano jako kryptonim tajnego projektu. Przyjęto go ze względu na to, że produkcja czołgów była pod wieloma względami do produkcji zbiorników podobna. Czołgi zostały opracowane po to, aby wyjść z patowej sytuacji, w której walczące strony się znalazły, gdy zaczęto używać karabinów, maszynowych, drutu kolczastego i wojska utknęły

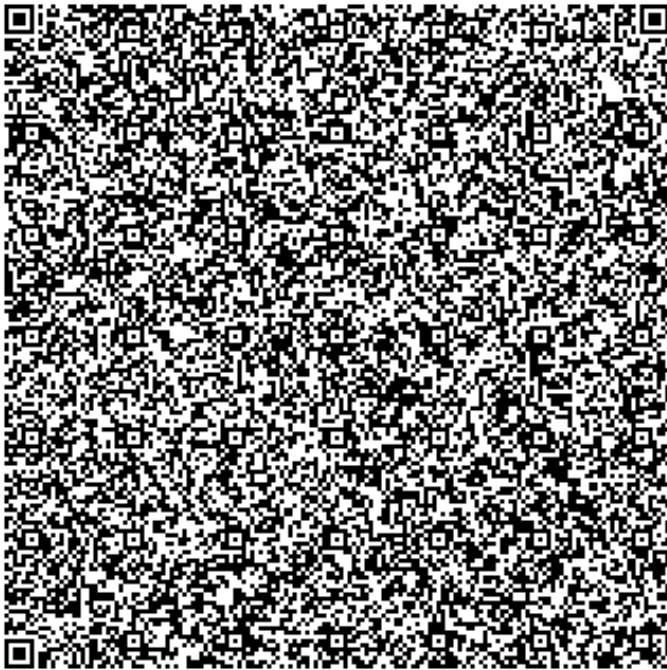
w okopach.

Pierwszym czołgiem w służbie został brytyjski Mk. 1. Dzisiejsze czołgi posiadają w większości przypadków jedną wieżę i jedną armatę. Nie było tak zawsze. Na przełomie lat 20. i 30. wprowadzano w życie również koncepcję czołgu z kilkoma wieżami. Zaletę takiego układu widać od razu. Czołg potrafi atakować więcej celów jednocześnie. Jednak wkrótce okazało się, że wady koncepcji znacznie przewyższają jej zalety (przede wszystkim jej zawodność techniczna). Szczyt w tej kwestii osiągnęli konstruktorzy radzieccy budując czołg T-35 wyposażony w 5 wieży. T-35 zostały nawet wykorzystane podczas II wojny światowej. Ze względu na specyfikę walki w mieście, która dziś stanowi nieoddzielną część bojowego użycia czołgów, powrócono w pewnym stopniu do koncepcji wielowieżowej, gdyż w sumie każde zdalnie sterowane stanowisko z karabinem maszynowym, stanowi wieżę czołgu. Rozwój technologiczny sprawił, że mankamenty praktycznie zniknęły – załoga jest w środku bezpieczna, stanowiska służą nie tylko do likwidacji wroga ale również do obserwacji otoczenia. Poza tym można w ten sposób użyć szerokiej palety broni (karabiny maszynowe, wyrzutnie granatów, itd.). Jedyne mankament naturalnie stanowi wyższa cena w stosunku do zwykłego karabinu maszynowego, ale patrząc na szybki rozwój elektroniki i optyki, można zakładać koszty będą spadały i współczesny trend się utrzyma.

Podczas II wojny światowej czołgi zostały decydującą bronią bitew naziemnych.



## SAMOCODY



Kiedy ktoś użyje określenia pojazd kołowy, większość ludzi wyobrazi sobie samochód. Zostały one tak oczywistym i wszechobecnym elementem naszego życia, że już nawet nie potrafimy sobie wyobrazić świata bez nich. A jednak poruszają się po naszych drogach niewiele ponad 120 lat. Historycy zajmujący się motoryzacją od wielu pokoleń zastanawiają się, czy pierwszym samochodem z silnikiem spalinowym była maszyna Gottleiba Daimlera (opatentowana 29. sierpnia 1885 r.) czy urządzenie Karla Benza, który przybył z nim do urzędu patentowego dopiero 29 stycznia 1886

r. Problem polega na tym, że maszyna Daimlera wglądała bardziej jak motor z dwoma kółkami pomocniczymi. Benz natomiast opatentował napędzany silnikiem spalinowym tricylk.

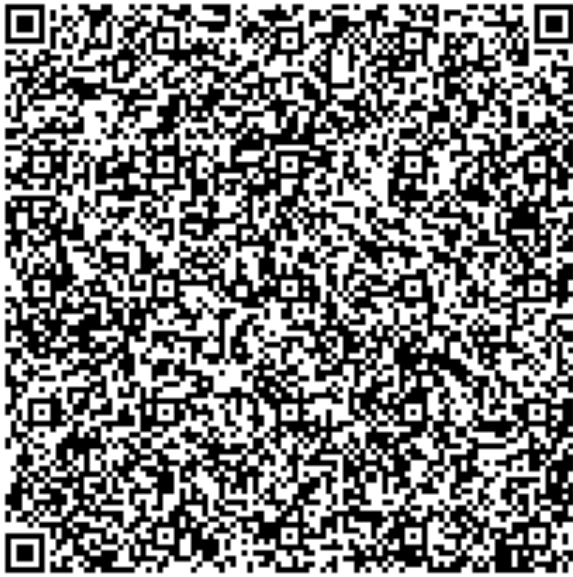
Pierwszego długodystansowego przejazdu samochodem podjęła się 5 sierpnia 1888 r. Bertha Benz. Pokonała wówczas trasę z Mannheim do Pforzheim.

Jednak już ponad 100 lat przed wynalazkami Daimlera i Benza pojawiły się samochody parowe. Pierwszy działający prototyp samochodu parowego wyruszył na podbój świata 23 października 1769 r. prowadzony przez wynalazcę Nicolasa Josepha Cugnota. Cugnot rok później zbudował ulepszony model i w 1771 r. wjechał nim w ceglany mur. To był pierwszy znany wypadek samochodowy na świecie.

Pierwszym samochodem wyprodukowanym na terenie dzisiejszej Republiki Czeskiej był Präsident (1897). Nazwę nadano mu w hołdzie dla prezydenta austriackiego autoklubu. Został zbudowany w zakładzie *Nesselsdorfer Wagenbaufabrikgesellschaft* (NW) w Koprzywnicy, produkującym wagony. NW później przekształciło się w czeską firmę Tatra. W 1898 r. wyprodukowano w tym samym przedsiębiorstwie również samochód ciężarowy i to zaledwie rok po tym, jak w zakładzie Daimlera w Niemczech ujrzała światło dzienne pierwsza ciężarówka świata.

W XX wieku zostały samochody z silnikami spalającymi benzynę lub olej napędowy najbardziej znaczącymi środkami transportu. Rewolucję zapoczątkował Henry Ford produkując samochód dostępny dla mas. Słynny Ford T został wprowadzony na rynek w 1908 r. i ostatnia sztuka opuściła fabrykę Forda dopiero w 1928 r.

## POCIĄGI



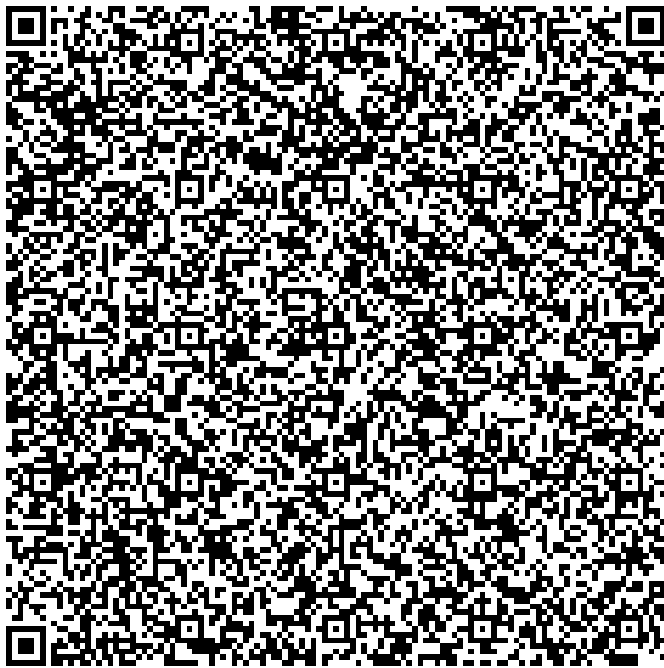
W 1712 r. wynalazł Anglik Thomas Newcomen wraz ze swoim współnikiem Thomasem Sawery silnik parowy, aby za pomocą niego odczerpywać wodę z kopalni. W 1736 r. opatentował Jonathan Hulls pierwszą łódź z napędem kołowym na bazie silnika parowego Newcomena. I w 1756 r. ulepszył silnik kolejny Anglik, James Watt.

Pierwszą lokomotywę poruszającą się na torach zbudował Richard Trevithick w 1804 r., jednak najbardziej znanym konstruktorem lokomotyw został George Stevenson. W 1829 r. zbudował maszynę

„Locomotion“, od której pochodzi sam wyraz *lokomotywa*. Poza tym skonstruował słynną „Rocket“. Osiągnęła ona niewiarygodną wówczas prędkość 32,5 km/h.

Historia maszyn napędzanych przez parę jednak sięga o wiele głębiej do historii. Pierwszą taką maszynę stworzył bowiem już w pierwszym wieku naszej ery Héron z Aleksandrii (z przewiskiem Méchanikos).

## ZŁOTA ULICZKA



Złota uliczka to jedna z najbardziej znanych i najbardziej tajemniczych części Zamku na Hradczanach. Tworzą ją małe domki wbudowane w łuki murów obronnych. W XVI wieku mieszkali tu i pracowali złotnicy. Dlatego pierwotnie uliczka nazywała się „Złotnicza“.

Po II wojnie światowej Kancelaria prezydenta Republiki Czechosłowackiej wykupiła kamieniczki od ich ostatnich właścicieli. Odnowa przeprowadzona pod nadzorem architekta Pavla Janáka trwała do 1955 r. Kolorystyką fasad zajął się malarz i twórca filmowy Jiří

Trnka.

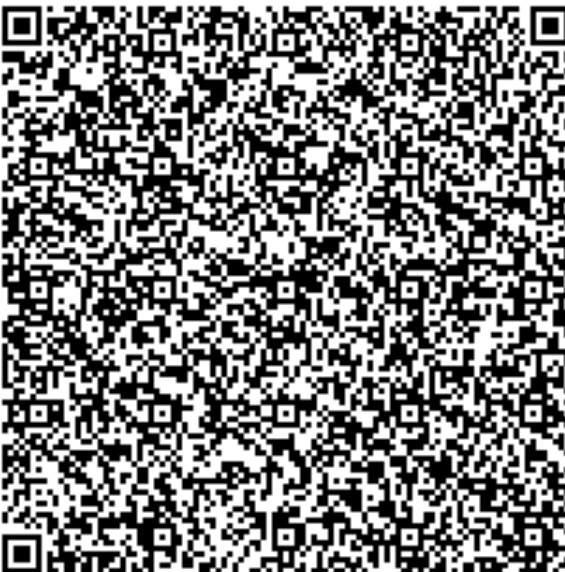
Modelarz Michal Kavalier zredukował skalę modelu Złotej uliczki, po czym go skleił. Musiał jednak wykazać się dwukrotnie większą dozą cierpliwości. Gdy skończył pracę nad modelem, zostawił go na stole i wypuścił z klatki swoją papugę. Ptak natychmiast poleciał sprawdzić dotychczas nienapotkany przedmiot na stole. Niestety sprawdzał go swoim dziobem i model najzwyczajniej w świecie rozdziobał. Kiedy modelarz ujrzał, co się stało, losy pierzastego niszczyciela znalazły się na szali. Po chwili jednak uspokoił się i jeszcze tego samego dnia ponownie rozpoczął pracę.

## RATUSZ W POLICY NAD METUJĄ



Ratusz w Policy nad Metują znajduje się na rynku pod nr 98. Został zbudowany w 1718 r. jako dom zarządcy majątku klasztoru Františka Antonína Hradeckiego, prawdopodobnie na podstawie planów Kiliána Ignáca Dietzenhofera. W 1740 r. miasto kupiło budynek od opata Benna II, aby zrobić z niego ratusz. Sto i dwa lata później wybuchł w ratuszu pożar. W 1876 r. została wieża z dachem hełmowym zastąpiona przez nową ośmioboczną wieżę w stylu tudorskim.

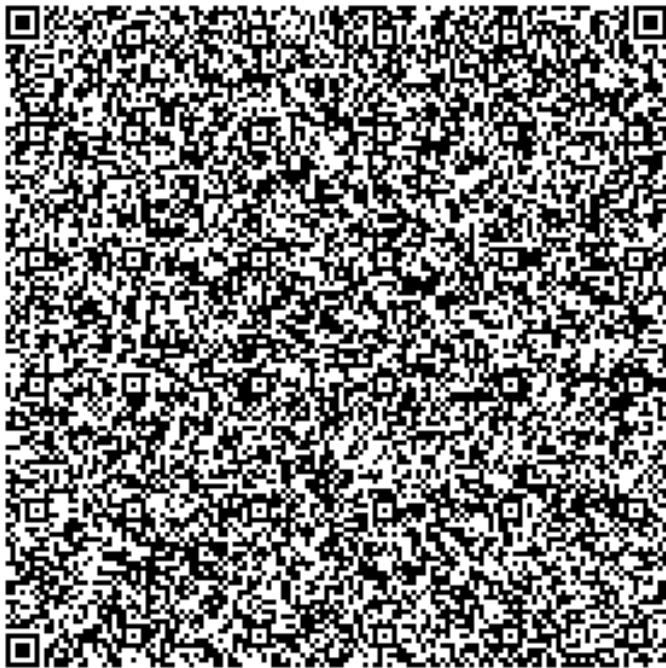
## SAMOLOTY



Pragnienie latania jest równie stare jak sama ludzkość. Większość bóstw czczonych przez starożytne cywilizacje potrafiła latać i to odróżniało je od zwyczajnych ludzi. Mitologia grecka twierdzi, iż pierwszymi lotnikami w historii ludzkości zostali Dedal i jego syn Ikar... Jednak pierwszą maszynę, która rzeczywiście potrafiłaby się unosić w powietrzu, zaprojektował Leonardo da Vinci. Według szkicu sporządzonego przez Leonardo, skonstruował rzymski entuzjasta latania, ornitolog Angelo D'Arrigo szybowiec, który rzeczywiście potrafił latać.

Nad modelem wybrzeża Bałtyku unosi się w powietrzu kilka modeli samolotów. Ta część ekspozycji ilustruje historię awiatyki, począwszy od maszyny latającej Leonardo da Vinci, przez samolot Blériot i samoloty latające podczas obu wojen światowych, kończąc najnowocześniejszą techniką naszych czasów.

## STATKI



Pierwsze archeologicznie dołożone wiosła pochodzą z okresu z przed 10 tys. lat, podczas gdy pierwsze statki powstały 8 tys. lat temu. Były to wyłobione pnie drzew – monoksyle, podobne do kanadyjek.

Egipcjanie z powodu braku drewna używali do budowania statków tataraki lub papirus. Zachowała się również drewniana Łódź Cheopsa, która jednak nie była przeznaczona do użytkowania. Niektóre części statków już wówczas produkowano również z metalu.

Budowę statków nieustannie ulepszano. Ludzkie mięśnie zostały zastąpione przez wiatr napinający

żagle. W XIX wieku do głosu doszedł silnik parowy a później w XX wieku silniki spalinowe. Prócz olbrzymich statków przemierzających morza i oceany nadal udoskonala się również małe łodzie sportowe – żaglówki, kanadyjki, kajaki, pontony i inne. Przez wiele wieków używano do budowania statków tylko drewna. Zmiana nastąpiła w XIX wieku. Większe statki dziś buduje się prawie wyłącznie ze stali. Tylko w niektórych określonych przypadkach znajdują zastosowanie laminaty i związki węgla itp.

W historii mowa o wielu legendarnych statkach. Wspomnijmy chociaż karakę *Santa Marię*, oraz karawele *Pinta* i *Niña*, z którymi wyprawa Krzysztofa Kolumba dotarła w 1492 r. do brzegów Ameryki, karakę *Victoria*, która jedyna zdołała powrócić z wyprawy Magelana dookoła świata, galeon *Mayflower*, którym do Ameryki w 1620 r. przybyli Ojcowie pielgrzymi, „niezatapialny“ *Titanic*, który zatonął 15 kwietnia 1912 r. podczas swojego dziewiczego rejsu, albo rosyjski krążownik *Aurora*, symbol rewolucji październikowej.

## ONDŘEJ HEJL



Ondřej Hejl rodził się w 1969 r. Ukończył technikum mechaniczne. Obecnie żyje i pracuje w Neratovicach. Modelarstwem zajmuje się od dzieciństwa, niemniej z czasem skupił się wyłącznie na projektowaniu modeli architektury. Wielką inspirację autora stanowi twórczość architekta Richarda Vyškovskiego, którą otwarcie podziwia.

Podczas pracy trzyma się ściśle planów budynku i zdjęć tak, by możliwie najwierniej uchwycić pierwowzór wycinanki. Najczęściej opracowuje modele budowli sakralnych. Nie trzyma się jednak kurczowo kościółków

i kaplic z czeskiej kotliny. Potrafi często wręcz zaskoczyć modelarzy nietuzinkowym doбором budynków. Spod jego rąk wyszły np. japońskie zamki czy mauzoleum króla Teodorycha we Włoszech. Jego prace są również dobrze znane modelarzom kolejowym.

### FORMUŁA 1

Historia Mistrzostw Świata Formuły 1 zaczęła się w 1946 r. Cztery lata później odbyły się pierwsze mistrzostwa świata jeźdźców. Pierwszym mistrzem świata został Włoch Emilio Giuseppe „Nino“ Farina w bolidzie Alfa Romeo 158. Drugie i trzecie miejsce zajęli jego koledzy z zespołu Juan Manuel Fangio (Argentyna) i Luigi Fagioli (Włochy). W tej chwili urzędującym mistrzem świata (2017) jest Brytyjczyk Lewis Hamilton. Tytuł zdobył prowadząc pojazd Mercedes F1 W08 EQ. Dotychczas za kierownicą bolidu Formuły 1 usiadł jedyny Czech – Tomáš Enge. 16 września 2001 r. wyruszył na tor w Monzie (Grand Prix Włoch) w barwach zespołu Prost i ukończył wyścig na 12. miejscu. W kolejnym wyścigu (Grand Prix USA) na torze w Indianapolis zajął 14 miejsce. Trzeci wyścig absolwował na torze w Suzuce (Grand Prix Japonii). Ostatnie Grand Prix nie dokończył...

## SIEDEM CUDÓW ŚWIATA

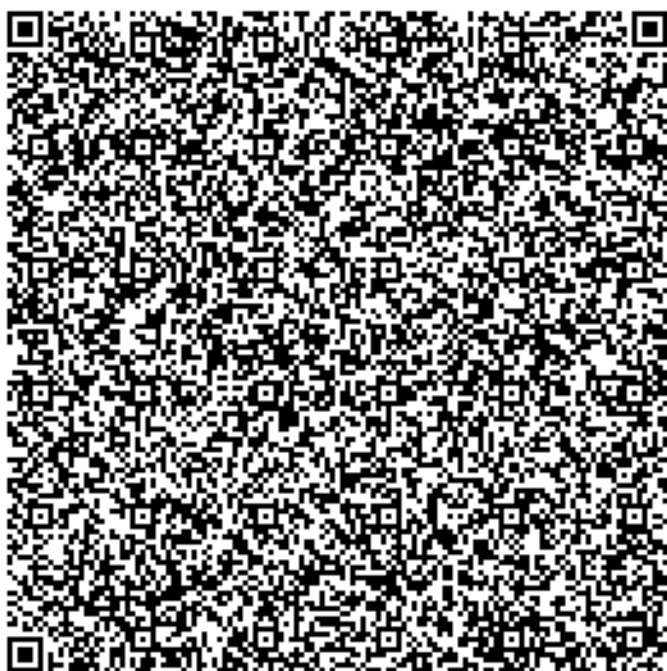


Siedem cudów świata to powszechnie znana lista unikalnych starożytnych budowli znajdujących się wokół Morza śródziemnego i na Środkowym wschodzie. Tradycyjnie (i nie do końca zgodnie z prawdą) podaje się, że listę stworzył grecki pisarz Filon z Bizancjum, żyjący w II lub III wieku n. e. Napisał on krótki tekst pt: *O siedmiu cudach świata*. Spisał wówczas listę budynków, które uważał za wyjątkowe. Lista jednak nieco różniła się od ogólnie znanej. Zamiast Kolosu Rodyjskiego wspomina autor Mury obronne Babilonu. W dodatku część tekstu się nie zachowała.

Lista cudów starożytnego świata, jak ją znamy dziś, powstała najprawdopodobniej dopiero w XVIII wieku. Znalazły się na niej:

- Piramidy w Gizie
- Wiszące ogrody Semiramidy
- Posąg Zeusa w Olimpii
- Świątynia Artemidy w Efezie
- Mauzoleum w Halikarnasie
- Kolos Rodyjski
- Latarnia morska na Faros

## MUZEUM W HRADCU KRÁLOVE



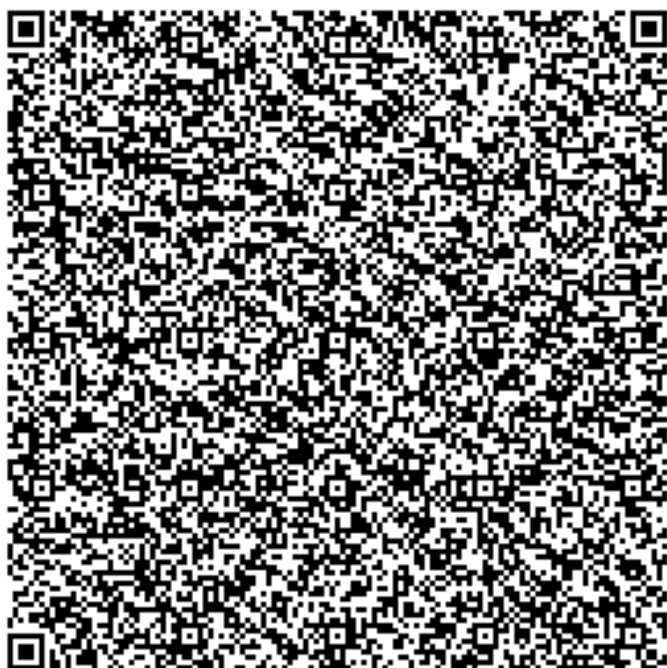
Muzeum Czech Wschodnich w Hradcu Králove (niegdyś Miejskie Muzeum Historyczne i Przemysłowe, założono w 1880 r.). Siedziba znajduje się w secesyjnym budynku, zbudowanym w latach 1909 – 1913 przez architekta Jana Kotěru. W 1995 r. budynek ogłoszono narodowym zabytkiem kultury.

Budynek zwraca na siebie uwagę swoją monumentalnością, osiągniętą celowo ze względu na jego przeznaczenie. Ma wiele wspólnego średniowiecznymi świątyniami, gdyż zbudowano go na planie krzyża łacińskiego. Kotěra zaprojektował nawę główną i transept,

przy czym południowe skrzydło nawy głównej zakończył okrągłym prezbiterium. Poprzez wykorzystanie techniki tzw. wolnego planu przestawił zkrzyżowanie skrzydeł nawy. Osi skrzydeł nie przecinają się i plan staje się asymetrycznym. Główne wejście znajduje się w części ze skróconym wschodnim ramieniem krzyża. Samo wejście tylko podkreśla monumentalność całego budynku. Kotěra użył charakterystycznego elementu swojej twórczości – kopułę miedzianą. Zamieścił ją nad skrzyżowaniem nawy i transeptu. Na dachu zbudowano rozległe tarasy. Dla frontowej elewacji charakterystyczna jest geometryczna różnorodność w poziomie, naprzemienne stosowanie gzymsów, pustych powierzchni i okien. Warto też zwrócić uwagę na użyte materiały – kombinację gołej cegły i klasycznego tynku. Można też znaleźć dekoracyjne ornamenty na fasadzie.



## JAROSLAV SOUMAR



Artysta-plastyk, animator, pedagog.

„Wyrazu“ i spójności dodają ekspozycji kolorowe drzwi, interaktywne zabawy dla najmłodszych i wiele innych szczegółów, znajdujących się nie tylko w samym muzeum ale również w jego otoczeniu.

Twórcą wszystkich tych dekoracji i elementów interaktywnych, które otaczają zwiedzających Muzeum na każdym kroku, jest Jaroslav Soumar - nauczyciel plastyki w Podstawowej Szkole Artystycznej w Policy nad Metują, autor trzech książek dla dzieci (*Piórko*, *Kaluże*, *Kruszynki*). Jego osobliwy styl uzupełnia wystrój

pomieszczeń Muzeum, jednak nie uzurpuje dla siebie uwagi zwiedzającego odbierając ją tym samym wystawianym eksponatom. Również dzięki jego pracy jest MMK miejscem, gdzie bawi się cała rodzina.

Jaroslav Soumar ma na swoim koncie kilka wystaw indywidualnych, poza tym wystawiał swoje prace w ramach wielu wystaw kolektywnych. Te oto słowa pochodzą właśnie z jednej ze wspomnianych wystaw indywidualnych: „Temat jego prac to codzienne życie, zabawa, ruch, przygoda i przeżycie, które po nich pozostaje, własne doświadczenia oraz natchnienie z pracy z dziećmi. W centrum uwagi znajduje się człowiek, jego wyjątkowość, szacunek względem życia, próba nawiązania dialogu. Rysunki autora często wykorzystują instytucje i projekty kultywujące takie wartości.“