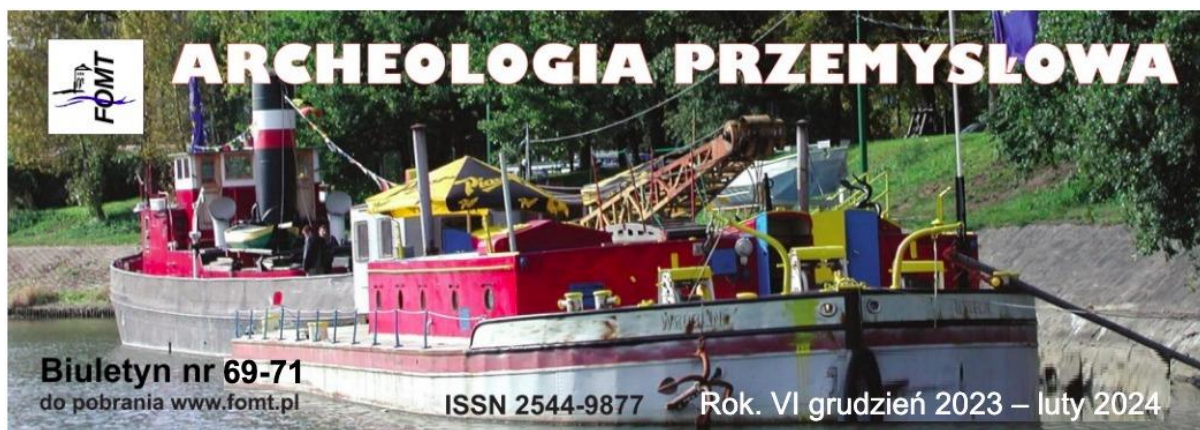




Dziedzictwo techniki

Schwebebahn Dresden

Drezno, leżąca nad Łabą stolica Saksonii, kraju, z którego pochodziło dwóch królów Polski należy do najpiękniejszych miast Niemiec. Znajduje się tutaj wiele wspaniałych, zabytkowych budowli, galerii, muzeów które odbudowane czy zrekonstruowane ze zniszczeń powstałych podczas II Wojny Światowej, a szczególnie podczas dywanowego nalotu w lutym 1945, są wielką atrakcją turystyczną.

Także miłośnik i entuzjasta zabytków techniki znajdzie w Dreźnie warte obejrzenia czy zwiedzenia obiekty. W pobliżu jednego z nich, mostu przez Łabę zwanego „Blaues Wunder”, zbudowanego na przełomie XIX i XX wieku znajduje się kolejny, warty zwiedzenia obiekt; „Schwebebahn Dresden” czyli drezdeńska podwieszana kolejka. Łączy ona dzielnice Loschwitz i Oberloschwitz położone na prawym brzegu Łaby. Dla zapewnienia komunikacji publicznej między tymi dzielnicami, których różnica poziomów położenia wynosi ok. 90 metrów, na początku XX wieku wybudowano pierwszą na świecie kolejkę podwieszaną. Zaprojektowano ją bazując na pomysłe kolei jednoszynowej opracowanym przez znanego wynalazcę i inżyniera rodem z Kolonii, Eugena Langena (1833 - 1895). Był on także projektantem zbudowanej nieco później kolejki podwieszanej w Wuppertalu.

Drezdeńska kolej podwieszana jest to kolej składająca się z dwóch wagoników podwieszonych pod równoległe przebiegającymi szynami i przesuwających się na rolkach zamontowanych w podwieszeniu wagoników po tych szynach. Szyny stanowią specjalne stalowe profile zwane Rieppel - Träger czyli belkami Rieppela (architekt i inżynier Anton von Rieppel, 1852–1926, projektował m. in. najwyższy most kolejowy w Niemczech - w Müngsten). Ułożone są one równoległe na specjalnych stalowych podporach o wysokości od 33 do 14 metrów. Na całej trasie, między stacjami górną a dolną, ustawione zostały 33 podpory. Wagoniki nie posiadają własnego napędu, są połączone stalową liną, która na górnej stacji trasy okręcona jest wokół bębna napędowego. Wagonik wjeżdżający jest wciągany przez ciężar wagonika zjeżdżającego. W razie potrzeby, w przypadku dużej różnicy ciężarów wagoników ich ruch jest wspomagany przez silnik wprawiający w ruch bęben napędowy. Początkowo była to maszyna parowa, która w 1909 roku została zastąpiona silnikiem elektrycznym prądu stałego.



Stacja górna w Oberloschwitz i konstrukcja jezdnia kolejki
widoczne z lewego brzegu Łaby



Wagonik podwieszony pod szyną



Peron na stacji górnej

Pierwszy przejazd komercyjny kolejki z pasażerami nastąpił w dniu 6.maja 1901 roku i od tego czasu jest ona w ciągłym użytkowaniu nie licząc okresowych remontów czy modernizacji. W czasie wojny, a szczególnie w trakcie bombardowania Drezna przez samoloty angielskie i amerykańskie w dniach 13 – 14 lutego 1945 roku, kolejka nie doznała żadnych uszkodzeń i pracowała bez zakłóceń. W 1975 roku została wpisana na listę zabytków. Pierwsze, gruntowne prace remontowe wykonano w latach 1984 - 1992 (w tym czasie była wyłączona z ruchu), kolejne w 2001 - 2002. W trakcie tego ostatniego remontu na najwyższej kondygnacji stacji w Oberloschwitz zbudowano taras widokowy dla podziwiania zachwycającej panoramy Drezna i okolic, a w szczególności zakola Łaby.

Dane techniczne

Typ: Kolejka linowa podwieszana

Tryb pracy: praca wahadłowa

Stacje: Stacja dolna w Loschwitz, stacja górna w Oberloschwitz

Długość trasy: 273,8 m

Różnica wysokości: 84,2 metra

Średnie nachylenie: 32,18 proc

Maksymalne nachylenie: 39,90 procent

Lina napędowa stalowa: długość 390 metrów, średnica 38 milimetrów

Napęd: silnik elektryczny o mocy 80 kilowatów

Ilość wagoników: 2

Pojemność wagonika: 40 osób

Zdolność przewozowa: 400 osób na godzinę/kierunek

Prędkość jazdy: 1,1 metra/sekundę

Czas podróży: 4,5 minuty

Piotr Butkiewicz

110 lat ostródzkich „Białych Koszar”

W sobotę 20 września 1913 roku na Nowy Rynek, przystrojony flagami państwowymi i girlandami, wjechali żołnierze 79 pułku konnej artylerii polowej z podpułkownikiem Eveltem na czele, którzy rozkazem dowództwa korpusu zostali przeniesieni z Czarnego (dawniej Hammerstein) koło Szczecinka do Ostródy.



Powitanie żołnierzy 79 pułku artylerii pol. w Ostródzie, fot. H. Carstensen

3 Wschodniopruski Pułk Artylerii Polowej nr 79 utworzono już 28 września 1912 r. na bazie 6 batalionów artylerii, stacjonujących w różnych miastach, m. in. we Frankfurcie nad Odrą i w Kostrzynie oraz Bydgoszczy, jednak koszar w Ostródzie nie były wówczas wykończone i stąd artylerzyści trafili na poligon do Czarnego, by wziąć udział w manewrach.

Wróćmy na Nowy Rynek. Uroczystość rozpoczęto o godz. 11.30. Do przybyłych żołnierzy oraz zgromadzonych mieszkańców miasta, w tym członków stowarzyszeń kombatanckich i młodzieży przemówił burmistrz dr Christian Herbst. Później kolumny artylerzystów przedelfilowały na Stary Rynek. Po uwiecznieniu wydarzenia przez miejscowego fotografa Hugo Carstensena wojsko udało się na... kwatery w mieście, ponieważ i tym razem koszar nie były gotowe. Stąd przysięga rekrutów 79 pułku artylerii (w dniu 6 listopada 1913 r.) odbyła się w koszarach piechoty imienia Grolmana, przy dzisiejszej ul. Grunwaldzkiej, w koszarach nazywanych „czerwonymi”, co utrwalił na szklanej płycie fotograf A. Dorn. Dopiero po wspomnianej przysiędze pułk artylerii wprowadził się na dobre do nowych koszar, zwanych od koloru elewacji „białymi”.

Wracając do uroczystości z 20 września, ponad 500 podoficerów i szeregowców podjęto kolacją (na koszt miasta) w lokalu „Kaisersaal” przy teraźniejszej ul. Mickiewicza, należącym do Curta Kahla, który dysponował salą restauracyjną, salą taneczną (ostatnio mieściło się w niej kino „Świt”) oraz ogrodem z pawilonami. Serwowano piwo i cygara. Natomiast dla oficerów i przedstawicieli władz

przygotowano 53 nakrycia w restauracji „Elisenhof” (obecnie nie istnieje) przy dzisiejszej ul. Drwęckiej.

Najpiękniejsze koszary w Niemczech



Brama Główna i bud. sztabu 79 pułku art. pol. na pocztówce z 1914 r.

Zabytkowy dziś kompleks wojskowy, zwany niegdyś najpiękniejszymi koszarami w Niemczech, z którego zachowały się do naszych czasów: budynek sztabowy, 3 koszarowce, 2 budynki warsztatów, 3 wartownie, 4 stajnie, budynek administracyjny, dom mieszkalny, stołówka, 2 budynki warsztatów, 2 wozownie, arsenał i ogrodzenie z bramami najprawdopodobniej zaprojektował królewiecki architekt Fritz Heitmann (1853 - 1921), znany jako autor planów budowy gmachu ostródzkiego Kaiser-Wilhelm-Gymnasium (obecnie Liceum Ogólnokształcące). Nowe założenie koszarowe było inwestycją miejską (sic!), miasto bowiem liczyło na korzyści wynikające ze stacjonowania dużej ilości wojska.

W 1914 r. wybuchła I wojna światowa. Ostródzcy artylerzyści już 5 sierpnia tego roku wzięli udział w walkach pod Działdowem. Uczestniczyli następnie w bitwach pod Tannenbergiem i nad jeziorami mazurskimi, oraz walczyli pod Łodzią i Brzezunami. W 1915 r. przerzucono ich do Kurlandii i nad Dunaj. Rok później trafili do Rumunii. Do końca wojny brali udział w ciężkich bojach na Zachodzie. Jako ciekawostkę można podać, iż do ostródzkiego 79 pułku artylerii polowej zmobilizowano m.in. późniejszego „króla Mazurów” – Karola Małką (1898-1969), który w listopadzie 1917 roku został wysłany na front francuski.

Po demilitaryzacji

Po I wojnie światowej wskutek, narzuconej traktatem wersalskim, demilitaryzacji zadaniem pułku artylerii stała się ochrona pogranicza (Grenzschutz), lecz ostatecznie 31 sierpnia 1919 r. tę jednostkę paramilitarną rozformowano i dysponentem koszar stał się skarb państwa. Ulokowano wówczas w budynkach koszarowych urząd skarbowy, a część pomieszczeń adaptowano na mieszkania dla urzędników. W opróżnionych przez wojsko blokach urządzono także izby lekcyjne szkoły ludowej (Volksschule). Pod koniec lat 20. koszary przejęła Reichswehr i w latach 1928 – 1935 stacjonowały w nich: 3 szwadrony 2 Pułku Jazdy (Reiter-Regiment 2) i 4 Pułk Jazdy (Reiter-Regiment 4). Z tego ostatniego pozostał w Ostródzie 1 batalion zmotoryzowany (Kraftfahr-Abteilung); od 15 października 1935 r. jako dywizjon przeciwpancerny (Panzer-Abwehr-Abteilung 21) a w kwietniu 1940 r. przebrojony na dywizjon niszczycieli czołgów (Panzerjäger-Abteilung 21). Zapewne latach 30. ubiegłego wieku koszary nazwano „Adolf-Hitler-Kaserne”. Niemieckie źródła jednak milczą na ten temat. Być może po II wojnie światowej nie było czym się chwalić...

Czerwonoarmiści i Wojsko Polskie

W 1945 r. w „Białych Koszarach” kwaterowali czerwonoarmiści, którzy opuszczając je w połowie następnego roku spalili budynek kasyna podoficerskiego, znajdujący się za obecnym biurowcem Urzędu Gminy Ostróda. W kasynie podobno składowano wówczas zboże i aby ukryć jego niedobór wzniecono pożar. Potem koszary stały się siedzibą Centrum Wyszkożenia Wojsk Obrony Pogranicza (1946-1951), dywizjonu i pułku artylerii i przede wszystkim jednostek pancernych. Po rozformowaniu 35 Pułku Czołgów Średnich w 1989 r. jego miejsce zajął 10 Batalion Zabezpieczenia Zapasowego Stanowiska Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych im. gen. Stanisława Fiszer. 7 czerwca 2001 roku, w związku z likwidacją tej jednostki, odbyła się uroczystość pożegnania batalionowego sztandaru. W 2002 roku do budynku sztabowego przeniosła się Wojskowa Komenda Uzupełnień w Ostródzie. 12 grudnia 2013 roku na budynku Centrum Użyteczności Publicznej (dawniej garaże i wcześniej stajnie) odsłonięto tablicę upamiętniającą stulecie dawnych koszar artyleryjskich.



„Białe koszary” (d. stajnie) po renowacji w 2014 r.

Po rewitalizacji historyczny kompleks koszarowy o pięknej architekturze służy miastu jako centrum administracyjne, handlowe i usługowe. Na dawnym terenie wojskowym przybyło też sporo mieszkań w nowo zbudowanych stylizowanych domach.

Ryszard Kowalski

Cegielnia

W sobotę 25-go listopada 2023 roku, pomimo padającego śniegu i przenikliwego zimna, wybraliśmy się do cegielni CERAMSUS w Pogalewie Małym, w ramach sesji wyjazdowych Akademii Archeologii Przemysłowej FOMT. Na zaproszenie właściciela cegielni, pana Edwarda Sus, w Pogalewie stawiła się dziewięcioosobowa grupa słuchaczy na czele z Prezesem Fundacji Stanisławem Januszewskim. Termin zwiedzania wiązał się z ostatnim już w tym roku uruchomieniem procesu wypału wyprodukowanej ceramiki. Przyjął nas serdecznie i oprowadził Syn Właściciela pan Michał Sus. Obejrzelśmy cały proces technologiczny produkcji, śledząc przemieszczanie się wydobywanej na miejscu, w kopalni odkrywkowej, gliny na plac magazynowy. Gлина składowana jest na placu w celu homogenizacji, przemrożenia. Stamtąd taśmociągami podawana jest do mieszalnika/gniotownika, a także mieszana z wydobywanym w pobliskiej miejscowości bardzo drobnoziarnistym piaskiem. W celu uzyskania pożądaných parametrów skurczowych, do gliny dodaje się od 20% do 35% piasku. Kluski mieszaniny trafiają na walce, gdzie rozcierana jest na płatki o grubości nawet poniżej 1 mm, w zależności od potrzeb związanych z cechami gotowego wyrobu. Płatki gliny trafiają następnie na przecierak sitowy oddzielający części organiczne, jak żdzbla trawy, drobne korzenie.

Tak przygotowana glina trafia do kolejnego mieszalnika i wreszcie do prasy podciśnieniowej, z której wychodzi "baton" wyrobu o kształcie i przekroju zależnym od założonego wzornika (jak z domowej maszynki do mięsa). "Baton" ten jest cięty na docelowy wymiar cegły, czy kształtek przez specjalną krawalnicę. Maszyna ta wykonuje cięcie w takcie ustawionym przez operatora. Czynność tą prowadzi się z dużą, milimetrową dokładnością przy pomocy strun fortepianowych. Surowa cegła, która następnie trafi do suszarni jest większa od docelowych wymiarów o około 7% - projektując każdy wyrób trzeba uwzględnić skurcz gliny podczas suszenia i wypalania (związany z założonym przez technologa stosunkiem gliny i piasku). Po wysuszeniu wyrobów w specjalnych komorach ogrzewanych ciepłem odzyskiwanym z pieca, cegły i kształtki trafiają do działu wypalania. W CERAMSUS-ie ceramikę wypala się jeszcze (i miejmy nadzieję, że tak pozostanie) tradycyjnie węglem kamiennym w kręgowym piecu Hoffmana. Technologia polega na wypełnieniu pieca do pełna wyrobami, zamknięciu poprzez zamurowanie i długotrwałym wypalaniu. Z uwagi na kształt pieca mieszanekę węgla i powietrza dostarcza się od góry, przez specjalne otwory zasypowe, stopniowo przesuwając "strefę ogniową" po całym okręgu komory wypalania. Cykl wypalania cegły trwa kilkanaście godzin, poprzedzony jest rozgrzewaniem do osiągnięcia stałej temperatury 1000 °C, a następnie zakończony powolnym studzeniem, do temperatury min. 40 °C. Właściciel zakładu, ze względu na pracochność zasypywania komór pieca dokonał usprawnienia tego procesu. Wykonał w tym celu komputerowo sterowany kombajn zasypowy, sterowany elektrycznie młyn, który rozdrabnia węgiel do pożądaney granulacji i dozuję go, wraz z powietrzem (w określonej przez operatora ilości) do pieca tak, aby utrzymywać w komorze pożądaną temperaturę. Lance zasypowe, występujące w roli palników opracowane zostały przez samego Właściciela, a dzięki nim wypalanie jest oszczędne i bardzo precyzyjne. Pilnowanie procesu wypału jest bowiem ważne z uwagi na cechy otrzymanego wyrobu. Dobierając właściwą temperaturę można uzyskać np. różne kolory ceramiki - od jasnego "ceglastego" po ciemną, prawie "czarną" barwę, przy czym zwiększanie dostępu tlenu w atmosferze komory wypalowej rozjaśnia wyrób.

Zakład dysponuje również linią do małoseryjnej, częściowo ręcznej produkcji cegły "gotyckiej". Proces wzorowany na formowanej ręcznie, jak przed wiekami, w drewnianych formach cegły, prowadzony jest na mokro. Porcjowana glina wciskana jest w formę wyłącznie siłą rąk ludzkich, zagładzona i pozostawiona do suszenia. Cegielnia produkuje również i wykonuje projekty dowolnych kształtek i płytek ceramicznych, z ozdobnymi wzorami, wyłącznie pod zamówienie, głównie do renowacji zabytków w Polsce, Niemczech i do innych krajów. Specjalnie do tego celu stosuje się glinę poddaną długotrwałemu procesowi homogenizacji, która przeleżała w magazynach zakładu ponad dwa lata, doznając – co kluczowe dla procesu wielu zmian temperatury.

Wyjątkowa jakość gliny z Pogolewa pozwala nie tylko na produkcję ceramiki budowlanej, ale i użytkowej jak dzbany, misy, donice, figury czy rzeźby. Przy zakładzie zorganizowana jest pracownia artystyczna z kołem gancarskim. Właściciele pozostają we współpracy z artystami, min. z wrocławskiej Akademii Sztuk Pięknych. Sami podejmują również trud rekonstrukcji dawnych zdobień, gdyż stworzone przez nich miejsce – wyposażone w piece elektryczne umożliwia również szkliwienie ceramiki. Uzupełnieniem poligonu ceramicznych doświadczeń jest znajdujący się naprzeciw pracowni "polowy" piec do wypalania metodą tradycyjną (opalany drewnem), umożliwiający tworzenie najróżniejszych dzieł i projektów z ceramiki.

Budynki obecnej cegielni zbudowane zostały w latach 20/30-tych XX wieku. Znakiem tamtych czasów są dachówki - na zachowanych egzemplarzach znajduje się napis "Pogolau Werke". Bardzo ważnym elementem cegielni jest fakt zachowania się praktycznie wszystkich budynków zakładu. Prócz hal samej cegielni istnieje zarówno dom dawnych właścicieli jak i domy wielorodzinne dla pracowników. W okresie PRL zakład produkował głównie cegłę dziurawkę, wchodząc w skład Wrocławskich Zakładów Ceramiki. W latach 90-tych XX wieku, doprowadzony do upadłości, został przejęty przez Edwarda Susa - obecnego właściciela, pracownika naukowego Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu.

Jacek Król
Marcin Wrzesiński

Aeronautyka i lotnictwo

Stanisław August Poniatowski wobec aeronautyki

Stanisław August Poniatowski żywo interesował się nauką i wynalazczością. Z pola widzenia nie umknął mu również wynalazek balonu. Informował o nim z Paryża m.in. Feliks Oraczewski, członek Komisji Edukacji Narodowej, późniejszy rektor Uniwersytetu Krakowskiego, który kilkakrotnie wyjeżdżał do Paryża celem zapoznania się z ówczesnymi osiągnięciami nauki i techniki. Bawiąc we Francji w latach 1783 – 1784 w listach do króla donosił mu nie tylko o polityce, także o literaturze, sztuce i osiągnięciach nauki. Po raz pierwszy doniósł o balonie 22 sierpnia 1783 r. 28 sierpnia w obszernym liście opisał pierwszy lot „Charliery” wypełnionej wodorem, bezzałogowej, wykonany dzień wcześniej na Polach Marsowych w obecności niemal wszystkich mieszkańców Paryża.

Oraczewski przyjął wynalazek sceptycznie, może dlatego, że nie dostrzegł perspektyw jego użytkowych zastosowań. Odnotowując, że pokaz poprzedził ulewny deszcz, z ironią pisał „y najpewniejsza ta podobno korzyść dla kraju z tego wynalazku, że nas może z pięćkroć sto tysięcy zmokło do nitki y każdy będzie potrzebował z bogacić fabryki y rzemieślników, nadgradzając sobie tę szkodę w garderobach”.

Z rezerwą przyjął też informację, że balon może utrzymać się w powietrzu przez cztery dni i pokonać dystans niemal 3000 km. Z satysfakcją podał Stanisławowi Augustowi, że spadł na ziemię po przebyciu niespełna 10 km. Ciężko przestraszył przy tym wieśniaków, którzy „wzięli go za zwierza” i zaczęli weń kamieniami ciskać. Gdy na miejsce przybył Charles i towarzyszący mu paryscy fizycy uszkodzenia balonu przypisali eksplozji wodoru, co Oraczewski słusznie kwestionował podnosząc, że spowodowane były działaniem wieśniaków.



Lot balonu w Wersalu z owcą, kaczką i kogutem w koszu, 19 września 1783 r.

Jakby jednak nie było to paryscy fizycy uznali, że lot człowieka balonem jest możliwy i z entuzjazmem przystąpili do jego przygotowania. Król zażądał opinii Akademii Nauk, która uznała, że przedsięwzięcie jest niebezpieczne, wobec czego król zakazał eksperymentu z udziałem ludzi. Ci jednak nie ustąpili. 21 listopada 1783 r. pierwszy lot załogowy „Montgolfiera” wykonali Jean François Pilâtre de Rozier i markiz François Laurent d'Arlandes, a 1 grudnia „Charliera” wzniesli się w powietrze Jacques Charles i Nicolas Louis Robert.

Ten lot znalazł opis w korespondencji Feliksa Oraczewskiego z królem. Oraczewski przedstawił balon liczący 21 m wysokości i 12 m średnicy, niosący gondolę w formie łodzi. Balon przyziemił po kilku kilometrach, Robert opuścił gondolę a Chartres poleciał dalej, z powodzeniem lądując po 35 minutach. Entuzjazm z jakim paryżanie lot ten przyjęli udzielił się również Oraczewskiemu.

W grudniu 1783 roku Oraczewski pisał z kolei o eksperymentach prowadzonych z balonem w Bordeaux. W czasie pokazu twórcy balonu nie odważyli się dokonać wzlotu, co wzburzyło publiczność, doszło do tumultu i interwencji wojska. W końcu – jak pisał Oraczewski – „dwaj małoletni Sabaudczycy okazali więcej odwagi niż Fizycy i, wsiadłszy do balonu, szczęśliwie piętnaście mil ujechali”. Pisał również o próbie wzlotu podjętej 26 stycznia 1784 r. w Lyonie, kiedy to po deszczu, namoknięty balon

nie zdołał wznieść się w powietrze, a gdy próbowano ogniem go osuszyć w znacznej części spłonął.

W jednym z listów, z 27 grudnia 1783 r. król dziękował Oraczewskiemu za informacje o wynalazku balonu we Francji i publicznych jego pokazach, wyrażając nadzieję, że także Warszawa będzie się mogła z tym wynalazkiem zapoznać. Na wieść o prowadzonych w Warszawie przygotowaniach do pokazu balonu Oraczewski daje szereg rad co do pożądanej jego konstrukcji. W ich rzędzie powłokę płócienną Montgolfiery radził podkleić papierem „i zostawiwszy otwartość na spodzie, dać balonowi kształt dzbana na wodę, w otwartości zawiesić wewnątrz na grubym drucie kratę żelazną jak czarę zaokrągloną y na tey kracie palić słomę y wełnę owczą strzyżoną”.

Gdy w lutym i marcu 1784 r. puszczono w Warszawie dwa pierwsze balony wykonane przez fizyka królewskiego Stanisława Okraszewskiego, król donosił Oraczewskiemu, że ten wypuszczony 6 marca lądował 22 km za Warszawą i odnaleziony został przez wieśniaka, suto przez króla nagrodzonego.

W marcu 1784 r. Feliks Oraczewski doniósł królowi o demonstracji balonu kierowanego przygotowanej przez Blancharda. Przygotował on aerostat w formie statodyny, łącząc balon ze skrzydłowcem o napędzie mięśniowym. Operując dwoma parami skrzydeł zamierzał nadać balonowi prędkości własnej i sterowności. Gdy jednak 2 marca przyszło do pokazu doszło do incydentu, który zniweczył plan pokazu. Otóż, tuż przed wzlotem uczeń szkoły wojskowej wskoczył do gondoli i dobywszy szpady oświadczył, że wzleci wraz z Blanchardem w powietrze. Z trudem go obezwładniono, ale broniąc się uszkodził skrzydła. By nie zawieść publiczności Blanchard zdemontował skrzydła podwieszony pod balonem spadochron i lot wykonał, co prawda krótki i niewysoki, a to z uwagi na uszkodzenia powłoki. Tę przygodę Oraczewski skwitował uwagą, że „Blanchardowi ten przypadek z młodzikiem wygodził, bo, widząc słabość, skrzydeł y sznurków, które miały nimi władać, ledwo można wierzyć, aby przeciw wiatrom wytrzymały”.

Kończąc ten list Oraczewskim donosił o podjętych w Paryżu pracach nad budową balonu wyposażonego w piorunochrony, zbierające z atmosfery ładunki elektryczne, które dostarczałyby energii dla urządzeń napędowych. Fantazję tę traktuje zupełnie poważnie pisząc, że „to użycie globu arostatycznego zdaje mi się naydowcipniejsze y może nowe światła dać Fizyce a w czasie y spokojność ludziom”.

Stanisław Januszewski

Smutny koniec Centralnej Szkoły Szybowcowej w Lesznie

Leszno stanowi szczególne miejsce na lotniczej mapie Polski. W 1952 r. powstał tam Centralny Ośrodek Szybowcowy, który z czasem stał się słynny na całym świecie z powodu organizowanych tam licznych zawodów szybowcowych, w tym mistrzostw świata. Jak podaje strona Aeroklubu Leszczyńskiego: w „1953 roku po raz pierwszy rozegrano w Lesznie Szybowcowe Mistrzostwa Polski, o Centralnej Szkole Szybowcowej szybko dowiedział się cały kraj. (...) W 1958 i w 1968 odbyły się w Lesznie Szybowcowe Mistrzostwa Świata, na tę okoliczność rozbudowano infrastrukturę lotniska do trzech hangarów i okazałego obiektu administracyjno – hotelowego z kawiarnią i charakterystyczną wieżą kierowania lotami. Leszno stało się

stolicą polskiego szybownictwa”, a także jednym z najbardziej rozpoznawalnych ośrodków szybowcowych w Europie.

Przez wiele lat na lotnisku w Lesznie funkcjonowały dwa oddzielne ośrodki: Centralna Szkoła Szybowcowa oraz Aeroklub Leszczyński (który istnieje do dziś). CSS otrzymała z czasem bardzo nowoczesny jak na owe czasy budynek z bazą hotelową, salami wykładowymi, salą do ćwiczeń fizycznych oraz wieżą kontroli ruchu na lotnisku. Obiekt ten stał się jednym z najbardziej rozpoznawalnych symboli Leszna.

Niestety około roku 2017 budynek ten został opuszczony. Jego ogólny stan nadal jest dobry, lecz wewnątrz w 2024 r. przedstawia już stan pewnej dewastacji. W środku walają się śmieci, a nawet fragmenty szybowców.



Trudno jest ustalić bezpośrednią przyczynę upadku CSS. W środowisku lotniczym krążą różne opowieści na ten temat, zaś w sieci można znaleźć kilka stron dotyczących tego problemu, w tym:

<https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/co-stalo-sie-w-css-ie>

<https://elka.pl/content/view/78830/80/>

<https://forum.szybowce.com/sprawy-aeroklubowe/css-leszno-chca-zaorac/60/>

Jest to budynek wyjątkowy dla historii polskiego lotnictwa, więc jego obecny obraz woła o pomstę do nieba. Miejmy nadzieję, że z czasem zostanie on zrewitalizowany i odpowiednio zagospodarowany. Jeśli dzisiaj stan destrukcji postępuje to zapewne chodzi o to by „koleś” zarobił przy jego remoncie na tyle przyzwoite pieniądze, że będzie się mógł nimi podzielić. Dzisiaj co prawda jest zajęty. Wozi zboże z Ukrainy. Zalewa polski rynek, ale na ile zalewa kieszenie... Powracając do lotniska trzeba podczas prac rewitalizacyjnych dopilnować, by nie zniszczono charakterystycznych historycznych cech portu lotniczego, tak detalu jak i ornamentów architektury późnego modernizmu, a także i cech lotniczych. Smutnym przykładem gdzie historyczne cechy obiektu lotniczego zostały całkowicie usunięte podczas remontu jest były hangar Lufthansy (a następnie budynek wrocławskiego oddziału Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych) na osiedlu Gądów we Wrocławiu. Obecnie znajduje się tam sklep Biedronka, a obiekt ten nie przypomina już hangaru w ogóle.

Warto by też postarać się o wpis budynku CSS na listę zabytków, oczywiście o ile nie uczyni tego Wojewódzki Konserwator Zabytków z urzędu.



Budynki pochodzące z epoki PRL rzadko bywały wpisywane na listę zabytków. Przez wiele lat konserwatorzy wręcz tego świadomie unikali. Doprowadziło to do zniszczenia szeregu wartościowych obiektów epoki modernizmu. Przykładowo w 2006 r., mimo wielu protestów, zburzono znajdujący się na ul. Puławskiej 2 w Warszawie słynny SuperSam – pawilon handlowy, nowatorsko skonstruowany budynek, z dachem na zasadzie tensegrity zawieszonym i utrzymywanym w miejscu za pomocą dźwigarów i stalowych lin. Była to konstrukcja wyjątkowa na skalę europejską i znana wśród miłośników architektury na całym świecie. Przy odpowiedniej rewitalizacji mogła to być ciekawa atrakcja turystyczno – techniczna, którą niestety bezmyślnie zniszczono.

Jako przykład w miarę pozytywnego potraktowania zabytku czasu PRL można uznać wpisanie do rejestru zabytków w 2023 r. fragmentu kompleksu sanatoryjnego w Ustroniu –Zawodziu z charakterystycznymi „piramidami”.

Miejmy nadzieję, że budynek CSS nie zostanie wkrótce „podpalony przez nieznanych sprawców” po to by mógł tam później stanąć kolejny hipermarket, parking lub obiekt deweloperski.

Fotografie pochodzą ze strony Sebixon explorer na FB i zostały opublikowane za zgodą jej administratora.

<https://www.facebook.com/profile.php?id=100088332920481>

<https://www.facebook.com/photo?fbid=362922276662200&set=pcb.3629234099954>

20

Jakub Marszałkiewicz

Wydawnictwo FOMT

Nowe książki

Rekomendujemy nowe książki Stanisława Januszewskiego, historyka lotnictwa i twórcę Muzeum Odry we Wrocławiu, zasadzonego na zabytkowych statkach odrzańskich: HP „Nadbor”, DP „Wróblin”, barce „Irena”, holowniku „Krab”, promie samochodowo pasażerskim „Ciechanów, organizatorze rejsów odrzańskich „Ireną”, upominających się o powrót żeglugi na rzeki, popularyzujących dziedzictwo kultury Odrzańskiej Drogi Wodnej i rzek Polski. Jest autorem ponad 400 Autor ok. 400 publikacji, w tym ponad 20 książek, redaktorem miesięcznika „Archeologia

Przemysłowa”, rzeczoznawcą MKiDN. Obok ochrony zabytków techniki, uwagę skupia na dziejach polskich prac na polu myśli lotniczej okresu pionierskiego, konstrukcjach lotniczych Polaków i ich lotniczych karierach.

Do końca kwietnia 2024 r. ukażą się jego dalsze publikacje książkowe, tym razem traktujące o dziejach aeronautyki w Europie i Królestwie Polskim, od 1783 do 1914 r. oraz o aeronautyce i lotnictwie Galicji lat 1783 - 1914.

Pionierzy aeronautyki 1783 – 1914

Wynalazek balonu wywołał nieoczekiwane i niezliczone reperkusje w świecie nauk ścisłych, zwłaszcza fizyki i chemii, a także w kulturze, literaturze, sztuce. Entuzjazm z jakim przyjęto pojawienie się balonu, pokazy prowadzone w obecności dziesiątek tysięcy widzów wywołały nowy typ relacji między nauką, techniką i społeczeństwem. Nigdy wcześniej żadne dzieło techniki czy nauki nie wywarło takiego wpływu na społeczeństwa, żadne, tak jak balon nie połączyło spektakularnego tryumfu dzieła techniki z nauką i kulturą, nawet jeśli wyrażała się ona formą społecznego widowiska.

Krocząc śladem pionierów aeronautyki, od braci Montgolfier przez pierwsze próby przydania aerostatowi możliwości kierowania jego lotem, S. Januszewski przybliży dzieło, z przełomem XIX i XX stulecia uwieńczone koncepcją sterowca, dysponującego własną prędkością i możliwością kierowania jego lotem. Rodziło się przez ponad 100 lat, pozostawiając wyraźny ślad w kulturze, gospodarce, myśli wojskowej.

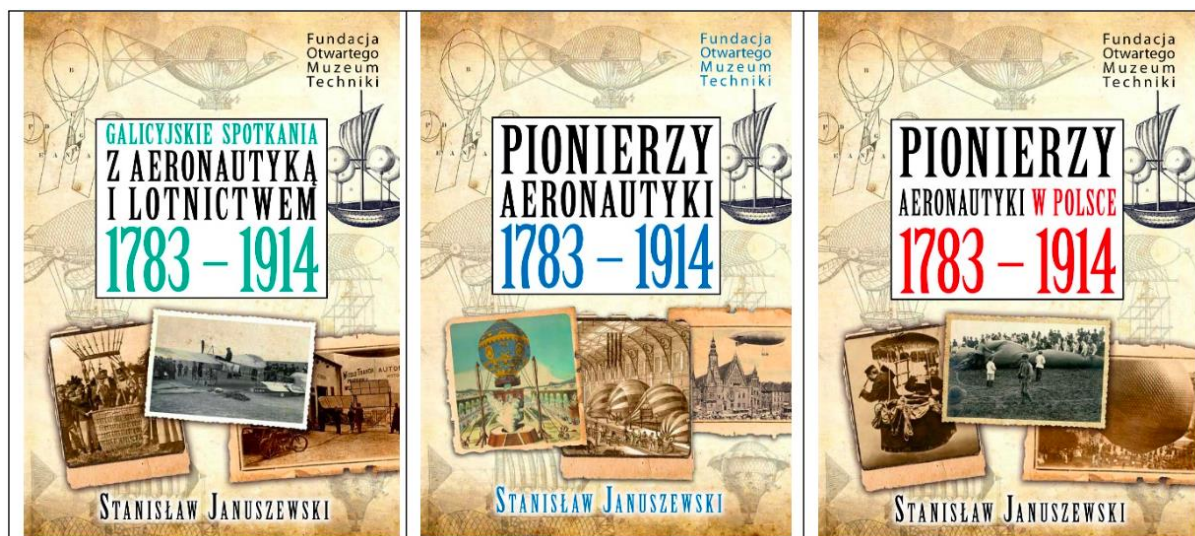
Na drogach rozwoju balonu i jego przekształcania w sterowany statek powietrzny znajdujemy również wielu Polaków, możliwości realizacji swych idei poszukujących w kolebce aeronautyki, we Francji, a także w innych krajach Europy i Ameryki. Pozostawili trwały ślad w kulturze, owocujący też wieloma patentami wynalazczymi, publikacjami, głosami prasy Europy, Królestwa Polskiego, Galicji i Wielkiego Księstwa Poznańskiego.

Pionierzy aeronautyki w Polsce

1783 – 1914 Po raz pierwszy w piśmiennictwie polskim S. Januszewski prezentuje dzieje pokazów balonowych, od XVIII wieku po początek XX stulecia, prowadzonych na terenie Królestwa Polskiego, Wielkiego Księstwa Poznańskiego i Galicji.

Popularyzowały rozwój aeronautyki, a mimo zabawowej i ludystycznej formuły, niejednokrotnie inspirowały Polaków do podejmowania aktywności na polu aeronautyki i techniki lotu. W XVIII stuleciu Polska zajmowała znaczącą pozycję na polu eksperymentów aeronautycznych, ustępując jedynie Francji. Utylitaryzm polskiego Oświecenia położył kres samodzielnym pracom na polu aeronautyki, ale nie zahamował społecznego zainteresowania jej techniką i perspektywami rozwoju. Na siłę przybrało po doświadczeniach wojny francusko pruskiej, owocując także rodzimymi projektami statków powietrznych lżejszych od powietrza. Ich autorzy nie znajdowali wsparcia swych prac w kraju pozbawionym niepodległego bytu, armii,

rozwiniętego przemysłu, inteligencji technicznej, sił promujących rozwój aeronautyki we Francji, w Niemczech, Anglii, czy Rosji.



Swe zainteresowania rozwijali głównie poza granicami kraju. Tam dokonywali recepcji stanu nauki i techniki, udanej, owocującej wieloma projektami dokumentującymi stan techniki i perspektywy jej rozwoju. Ich wysiłki nie przyniosły efektów pozwalających mierzyć się z osiągnięciami techniki Francji, Niemiec czy Anglii, ale wystarczały, by i społeczeństwo ziem polskich mogło dokonać udanej recepcji wiedzy z zakresu aeronautyki. Spektakularnymi formami jej przekazywania były m.in. publiczne pokazy balonowych lotów, prowadzone na terenie ziem polskich, z końcem XIX stulecia łączone z demonstracją spadochronu, skutkujące budzeniem „ducha wynalazczości”. A jego siła jest niezbędną dla rozwoju techniki i gospodarki.

Galicyjskie spotkania z aeronautyką i lotnictwem, 1783 – 1914

Tę pozycję autor poświęcił rozwojowi ruchu lotniczego Galicji, prowadząc ku dziejom jego nurtów znaczonej ideą aerostatu i aerodynamiki, balonu i sterowca oraz statku latającego cięższego od powietrza: szybowca, ornitoptera, samolotu, śmigłowca. Powstała dzięki Jerzemu Butkiewiczowi, jego pamięci polskich kresów, z których wyszli jego przodkowie. On to skłonił autora do przypomnienia dziedzictwa tej ziemi, z aeronautyką i lotnictwem związanego.

Ruch lotniczy na terenie Galicji, kraju o anachronicznej strukturze gospodarczej był zdecydowanie słabszy od tego w Królestwie Polskim. Od końca XIX stulecia czerpał jednak z atutu jakiego pozbawione były ziemie polskie pozostające pod władztwem Rosji czy Prus. Galicja, pozostając w ramach monarchii Habsburgów w drugiej połowie XIX wieku zyskała szeroką autonomię. Cieszyła się polską administracją, organizacjami społecznymi, kulturą, a przede wszystkim narodowym systemem oświaty i jedyną na obszarze ziem polskich wyższą uczelnią, jaką od roku 1843 była lwowska Szkoła Politechniczna, z czasem o coraz szerszej autonomii.

Wokół lwowskiej Szkoły Politechnicznej, od lat 90. XIX w. koncentrował się ruch lotniczy. Ona dała też oparcie powstającym od 1909 r. galicyjskim organizacjom lotniczym, podobnie jak rozwijającemu się od lat 70. XIX w. czasopiśmiennictwu lotniczemu, akcjom odczytowym, wystawom, w końcu – od roku 1910 – także pracom konstruktorskim.



Wybrane publikacje Wydawnictwa FOMT

CSS-13 czyli „kukuruźnik” na miarę naszych możliwości (recenzja książki)

Tym razem chciałbym przedstawić monografię samolotu, którego historia w dużej mierze odzwierciedla los powojennej Polski, a także dla wielu pokoleń polskich lotników (w tym dla mnie) ma szczególne znaczenie symboliczne.

Autor: Dariusz Karnas

ISBN: 9788366549470

Data wydania: Sandomierz 2021

Seria: Samolot po polsku, wydawnictwo Stratus

Format: A4, 136 stron.

W latach 30. polski przemysł lotniczy awansował do grona jednego z najbardziej rozwiniętych technologicznie na świecie (zwłaszcza Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie). Wprawdzie nasz kraj nie był w stanie produkować takich ilości samolotów jak obce mocarstwa, lecz pod względem nowoczesności nasze płatowce niejednokrotnie dorównywały zagranicznym. Na początku lat 30. Polska jako pierwszy kraj na świecie rozpoczęła seryjną produkcję w większych ilościach całkowicie metalowych myśliwców (PZL P.7, P.11 i P.24). W 1936 r. oblatano bardzo nowoczesny całkowicie metalowy bombowiec PZL-37 Łoś z opływową sylwetką i profilem laminarnym, który umożliwiał udźwig prawie 2600 kg bomb. W sierpniu 1939 r. na deskach kreślarskich polskich zakładów lotniczych prowadzono też prace nad kolejną generacją samolotów o konstrukcji całkowicie metalowej, które technologicznie często dorównywały ich odpowiednikom z USA, Francji, Wielkiej Brytanii, Niemiec czy ZSRR.

W 1945 r. Polska leżała w gruzach. Nasz przemysł był prawie całkowicie zniszczony, a kadry intelektualne przetrzebione (wymordowane lub zmuszone do emigracji, z której często już do Polski nie powrócili).

Mimo to, od razu po wojnie, już pod koniec lat 40. polscy konstruktorzy rozpoczęli prace nad nowymi samolotami dla odradzającego się lotnictwa polskiego. Wśród nich były nawet tak oryginalne projekty jak CSS-242M, czyli niemiecki szybowiec



Gotha Go-242 dostosowany do polskich warunków (na terenie Polski Niemcy pozostawili dużo części od tego szybowca) oraz do zdobycznych silników BMW-132.

Oprócz tego rozpoczęto prace nad kilkoma całkowicie polskimi samolotami opracowanymi od zera. Mimo obiecujących wyników (zwłaszcza samolotu CSS-11), nowa władza ludowa zdecydowała o wstrzymaniu ich rozwoju na rzecz pozyskania licencji na przestarzały radziecki samolot Polikarpow Po-2 (początkowo znany jako U-2) z 1928 r., który był już eksploatowany w dużej liczbie w polskim ludowym lotnictwie od 1943 r., a także włączył się rolę nocnego radzieckiego bombowca m.in. podczas słynnej bitwy pod Stalingradem w 1943 r. Od 1947 r. Polacy używali Po-2 bojowo do wykrywania i bombardowania oddziałów UPA w Bieszczadach. Co ciekawe, wojskowe U-2 (Po-2) były używane przez Sowieci do celów łącznikowych już podczas inwazji na Polskę we wrześniu 1939 r. Podczas wojny koreańskiej 1950-1953 Po-2 były używane przez Koreę Północną do cichych nalotów nocnych na amerykańskie lotniska. Niekiedy udawało im się w ten sposób niszczyć na ziemi nawet amerykańskie odrzutowce bojowe najnowszych generacji. Po-2 otrzymał zresztą kod NATO „Mule”.

Samoloty Po-2 i CSS-13 w wersji uzbrojonej posiadały karabin maszynowy SzKAS kal. 7,62 mm na obrotnicy w tylnej kabinie (wraz z 5 magazynkami po 80 pocisków każdy)

oraz mogły zabierać dwie bomby o masie 120 kg każda (Po-2) lub sześć bomb o masie 50 kg każda (CSS-13B). Niektóre egzemplarze Po-2 posiadały wyrzutnie czterech niekierowanych rakiet RS-82, którymi dało się niekiedy zniszczyć nawet ciężki czołg. W Korei Po-2 potrafiły w ten sposób niszczyć na ziemi nawet nowoczesne amerykańskie myśliwce odrzutowe.

Po-2 był prosty w budowie, tani, a technologicznie nie odbiegał od samolotów z I w. św. Stanowiło to dla Polski zarówno wadę, jak i zaletę. Zaletą była łatwość podjęcia jego produkcji przez polski przemysł, który odradzał się dopiero po zniszczeniach wojennych. Wadą było to, że polski przemysł, który pod koniec lat 30. produkował samoloty nowoczesne na skalę światową, teraz był zmuszony wytwarzać sprzęt na poziomie technicznym I w. św. Pod względem cywilizacyjnym było to cofnięcie się o kilka generacji.

Gdyby taki samolot zaproponowano polskiemu przemysłowi, wojsku czy aeroklubom pod koniec lat 30., zostałby on zapewne wyśmiany. Polski przemysł lotniczy oferował, bowiem wtedy dużo nowocześniejsze konstrukcje podobnej klasy, jak choćby PWS-26 i inne.

Pod koniec lat 40. decyzja taka została jednak podjęta, a opracowanie polskiej dokumentacji zlecono Centralnemu Studium Samolotów (CSS), gdzie otrzymał on oznaczenie CSS-13. Różnił się on od oryginalnego Po-2 kilkunastoma drobnymi usprawnieniami. Niektóre polskie egzemplarze otrzymały niemieckie przyrządy pokładowe przejęte po Luftwaffe.

Produkcję ulokowano w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego (WSK, dawne PZL) nr 1 w Mielcu. Pierwszy prototyp CSS-13 oblatano tam w 1948 r. Później produkcję przeniesiono do WSK nr 4 w Warszawie, a niektóre komponenty wykonywały zakłady WSK we Wrocławiu i Łodzi.

Łącznie w latach 1948-1955 zbudowano ok. 500 samolotów CSS-13, z czego dla wojska dostarczono ok. 300 egzemplarzy, dla aeroklubów ok. 180 i na eksport ok. 20. CSS-13 były eksportowane do Węgier, NRD, Jugosławii oraz jeden egzemplarz do Korei Północnej. Oprócz tego w Polsce użytkowano także kilkadziesiąt oryginalnych radzieckich Po-2.

Samoloty Po-2 i CSS-13 były nazywane potocznie „pociakami”, „papajami” lub „kukurużnikami” (potem to miano otrzymał też inny dwupłatowiec An-2). W kodzie NATO samolot ten otrzymał nazwę „Mule” (pol. muł), gdyż był stosowany w armiach niektórych państw socjalistycznych do lat 60.

Co ciekawe, w latach 80. i 90. w Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie zbudowano jeszcze kilka sztuk CSS-13 z użyciem niektórych części starszych samolotów tego typu. Jeden z odbudowanych samolotów wyposażono nawet w wyrzutnik bomb i stanowisko dla karabinu maszynowego w tylnej kabinie. Został on sprzedany do Belgii w 1993 r., gdzie brał udział w pokazach lotniczych. Kolejny egzemplarz sprzedano do Grecji.

1995 r. planowano w LZN-Krosno nawet przywrócenie niemal seryjnej produkcji CSS-13. W tym celu sprowadzono nawet z dawnych zakładów WSK wyposażenie do produkcji tego samolotu i pewien zapas części (w tym wyrzutniki bomb, celownik bombowy i stanowiska karabinów), lecz ostatecznie produkcji tej nie podjęto. Miały być produkowane dla użytkowników prywatnych, klubów lotniczych, przemysłu filmowego i in.

Pojedynczy egzemplarz CSS-13 zbudowano (z wykorzystaniem niektórych części starego samolotu) w Wojskowych Zakładach Lotniczych w Bydgoszczy jeszcze w 2006 roku. Użytkuje go Aeroklub Bydgoski ze znakami SP-YPO. Oprócz małej rejestracji cywilnej nosi on także oznakowanie wojskowe z lat 40/50. Wykonywanie lotów z historycznym wojskowym oznakowaniem przez samoloty znajdujące się w cywilnym rejestrze statków powietrznych zalegalizowano w Polsce dopiero kilkanaście lat temu. Wymaga to jednak odpowiednich zezwoleń ze strony władz lotniczych.

Oprócz wojska i aeroklubów (a od lat 90. także kilku użytkowników prywatnych) samoloty CSS-13 były także w latach 1953-1955 użytkowane przez Polskie Linie Lotnicze LOT (20 egzemplarzy) głównie do celów rolniczych - zrzucały środki chemiczne nad polami i lasami.

Ciekawa historia wiąże się z ostatnimi dwoma CSS-13 zbudowanymi w zakładach WSK na Okęciu w Warszawie. Było to zamówienie ponadplanowe związane ze świętem 1 maja (prawdopodobnie 1955 r.). Dla WSK był to problem, gdyż w gospodarce centralnie sterowanej ceny były regulowane ogólnie. Według państwowych tabel cena samolotu CSS-13 wynosiła 260 000 zł, zaś przy tak małej skali dodatkowego zamówienia koszt wytworzenia pojedynczego płatowca wynosił aż 350 000 zł (z silnikiem aż 600 000 zł). Do produkcji tej trzeba by było, więc dużo dołożyć. Okazało się jednak, że produkcja CSS-13 była ubezpieczona na bardzo dobrych warunkach, które pokrywały całkowicie koszt ich wytworzenia w przypadku wystąpienia pożaru. Krótco potem „nieuważny” młody pracownik położył rozgrzaną lutownicę na pokryte cellonem skrzydło świeżo ukończonego samolotu, który momentalnie zajął się ogniem. Płonący samolot szybko wypchano z hangaru na świeże powietrze razem z drugim egzemplarzem, który chwilę potem podpalił się od poprzedniego. Po kilku minutach z obu samolotów pozostała tylko kupa popiołu i zgłiszczy. WSK otrzymało od ubezpieczalni pełną rekompensatę finansową. Sprawa ta została opisana przez Andrzeja Glassa w książce „Polskie Konstrukcje Lotnicze” tom. V, wyd. Stratus, Sandomierz 2013, s. 238.

Ten nieco tragiczny i nieco śmieszny epizod jest dobrym przykładem poziomu efektywności centralnie sterowanej gospodarki PRL...

Samolot CSS-13 darzę szczególnym sentymentem, gdyż właśnie na takim typie wykonałem swój pierwszy lot w życiu. Było to w roku 1994, gdy miałem 13 lat. Moim największym marzeniem było wtedy zostać pilotem zawodowym (zwłaszcza w wojsku, ewentualnie w liniach lotniczych). Lot starym dwupłatowcem z poprzedniej epoki był dla nastoletniego pasjonata lotnictwa niesamowitym doświadczeniem, jednym z najbardziej magicznych w życiu...

Lot odbył się na egzemplarzu ze znakami SP-FZN (obecnie SP-YZN) na Półwyspie Helskim, zaś pilotem był Zbigniew Niemczycki - znany biznesmen, który niekiedy osobiście pilotował samoloty jednej ze swoich firm oferującej loty widokowe. W latach 1992-2010 posiadał on także linie lotnicze White Eagle Aviation, ale to już inna historia. Bilet na kilkunastominowy lot samolotem CSS-13 kosztował około 30 zł, czyli równowartość około 200-300 obecnych PLN. Nieco tańsze były bilety na lot grupowy samolotem An-2 lub śmigłowcem Bell 206, ale ja od razu wybrałem maszynę historyczną.

Jako pasjonat lotnictwa zawsze woziłem ze sobą kurtkę lotniczą i byłem bardzo dumny, gdy mechanik powiedział mi przed lotem, że skoro mam odpowiedni strój to nie muszę wypożyczać od nich specjalnego kombinezonu.

Dariusz Karnas na s. 4 przedstawionej tu książki cytuje wiersz „Lot CSSem 13” autorstwa Marka Włocha, który dokładnie przedstawia to co wtedy czułem. Zacytuję tu wybrane fragmenty tego wiersza:

*Ta otwarta kabina i ten układ dwupłata
Jeszcze drżąca niepewność czy to na pewno lata?
Pilot podobny trochę z profilu do Bleriota
Zaprasza do kabiny, już silnik zaterkotał*

*Staccato zagrały zawory jak maszyna do szycia
Ciepły zapach silnika, czujesz co to smak życia
Śmigło ciągnie ochoczo w dole płaszczy się Ziemia
Już przemyka po chmurach bliski kształt twego cienia*

*Zaczarowany samolot
Zaczarowany pilot
Zaczarowany lot...*

Do dziś zachowało się w Polsce około 10 polskich CSS-13 w kondycji lotnej oraz dwa Po-2 produkcji radzieckiej eksponowane w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Po-2/CSS-13 stanowi, więc odbicie sytuacji powojennej Polski przez kilka dekad znajdującej się pod dominującym wpływem ZSRR. Z jednej strony kilka pokoleń polskich lotników mogło się wyszkolić na tym co by nie mówić praktycznym, ładnym i uroczym samolocie, ale nie da się też zaprzeczyć, że w porównaniu do dokonań polskiego przemysłu lotniczego z okresu II RP, samoloty Po-2 i CSS-13 stanowiły ogromny krok wstecz, cofając nowoczesność na polskich lotniskach (zwłaszcza sportowych) o kilka pokoleń



Najnowocześniejszy samolot II RP (PZL-37 Łoś (1936-1939) - u góry oraz powojenny CSS-13 produkowany w Polsce w latach 1948-1955 (Wikipedia)

Książka Dariusza Karnasa zawiera opis rozwoju i konstrukcji CSS-13, kilkanaście stron szczegółowych rysunków (planów modelarskich) poszczególnych wersji samolotu, kilkanaście stron pełnych zdjęć (w tym detali konstrukcyjnych) oraz kilka stron sylwetek barwnych wybranych egzemplarzy. Łącznie książka posiada 135 stron formatu A4.

Pominięto tam niemal zupełnie tematykę oryginalnych radzieckich Po-2.

Opracowanie to zostało opublikowane w 2021 r. przez wydawnictwo Stratus z Sandomierza we współpracy z Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Książka ta jest jedną z wielu wydanych w ramach serii „Samolot po polsku”, która przedstawia różne typy samolotów eksploatowanych w naszym kraju. Warto zapoznać się także z innymi recenzjami tej książki w sieci, w tym na stronie Koszalińskiego Plutonu Modelarskiego:

<http://modelarstwo.koszalin.pl/index.php/literatura/614-samolot-wielozadaniowy-css-13>

Książka ta jest obecnie łatwo dostępna, zwłaszcza w sprzedaży wysyłkowej. Polecam także inne książki z tej serii.

Jakub Marszałkiewicz

Hydrotechnika i żegluga

Pierwsza, drewniana śluza Piaskowa na Odrze



Murowana Śluza Piaskowa z otwartymi wrotami do stałego przepływu wody, po remoncie w latach 90-tych XX w.

Pierwsze śluzy przy jazach wybudowane były we Wrocławiu i w części głogowskiej Odry. Źródło: Jan Pyś, (<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/428/ODW-europejskie-dziedzictwo-czIII-Jazy-odrzańskie-XVI-XVIIIw>). Pierwsze (drewniane) śluzy żeglugo-we w centrum Wrocławia wykonano na krótkich przekopach wysp odrzańskich Odry południowej (górnego i dolnego stopnia piętrzącego).

Gdy rozpoczynałem pracę w Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, trwała dyskusja poszukiwawcza: gdzie była pierwsza, drewniana śluza Piaskowa? Niebawem zwolniło się miejsce na wycieczce technicznej NOT-u na kanał Augustowski. Po powrocie otrzymałem do nadzoru prace odmuleniowe i remontowe zabytkowej śluzy Piaskowej na Górnym Stopniu Piętrzącym Śródmiejskiego Węzła Wodnego we Wrocławiu. Gdy po odpompowaniu wody ukazało się drewniane dno niemal identyczne jak na śluzach Kanału Augustowskiego – już wiedziałem, że długo poszukiwana wcześniejsza śluza drewniana znajdowała się dokładnie w tym samym miejscu, co obecna: XIX - wieczna.



Drewniane dno śluzy z tego samego okresu historycznego, co śluza Piaskowa, odkryte przy budowie nowego stopnia wodnego Malczyce.

Po kolejnym remoncie kapitałnym - wiosną 1997 r. - pozostawienie śluzy Piaskowej z otwartymi wrotami, zwiększyło przepustowość wąskiego „gardła” Górnego Stopnia Piętrzącego i obniżyło nieco poziom wody powodziowej (np. przy Młynach Maria). Dzisiaj śluza. obok zadania ochrony przeciwpowodziowej Wrocławia, służy bezpiecznej żegludze małymi jednostkami, z pokładów których podziwiamy zabytki wrocławskiego Śródmiejskiego Węzła Wodnego.

Ryszard Majewicz

Barka Ż-6453 ex. St Monica

Barka zbudowana została w 1936 r. w stoczni A & W. Wojan Schiffswerft, Danzig [Wolne Miasto Gdańsk] na zamówienie Edwarda Hinze z Bydgoszczy. Nazwana "ST. MONIKA" jej portem macierzystym była Bydgoszcz. Na jej budowę właściciel zaciągnął pożyczkę w Polskim Banku Państwowym. Od 1937 r. pływał na niej w charakterze bosmana syn Edwarda- Zenon Hinze. W styczniu 1940 roku barka została przejęta na rzecz der Komisarische Verder Hawalter uptreuhandstelle Ost, Binnenschiffahrt des Weichselgebiet, Danzig jako mienie polskie. Niemcy pozostawili ją w użytkowaniu E. Hinze. Przez całą wojnę pływał na niej na rzecz okupanta. Barka przetrwała szczęśliwie zawieruchę wojenną w Gorzowie Wlkp. i tam została zajęta przez Armię Czerwoną. Zwrócona na skutek interwencji rządu RP Polsce. Ustawa Ministra Komunikacji o ustaleniu przymusowego zarządu państwowego nad taborem rzeczny z 7 marca 1945 roku spowodowała że właściciele nie mogli dysponować swoim taborem lecz wykonywać usługi na rzecz państwa, w tym wypadku była to Państwowa Żegluga na Wiśle. Ekspozytura w Bydgoszczy. Dnia 30 kwietnia 1948 r.

po powrocie do Polski do załogi Santa Monika jako bosman powrócił Zenon Hinze. Po śmierci ojca od 1950 r. do 1951 r. jako sternik/ Szyper. W 1951 r. barkę upaństwowiono zmieniając jej nazwę na "Ż-6453". Pływała w Przedsiębiorstwie Państwowym Żegluga na Wiśle. Ekspozytura Rejonowa w Bydgoszczy. W połowie lat pięćdziesiątych XXw. przekazana do Przedsiębiorstwa Państwowego Żegluga na Odrze we Wrocławiu.



Po przejściu barki przez Żeglugę na Odrze nadal na niej pływał i mieszkał na niej aż do roku 1961 Zenon Hinze z rodziną. W 1961 barka poszła na remont kapitalny. Wycofana około 1974 roku. Obecnie znajduje się w Szczecinie jako linia cumownicza na Kanale Odyńca.



Mariusz Gaj
Marcin Wrzesiński

Z CYKLU „w gazetach (lub czasopismach) napisali, w TV pokazali ...”

„Mit o obronie Jasnej Góry”

„Obrona klasztoru podczas potopu szwedzkiego obrosła legendą. Prawda wyglądała jednak zupełnie inaczej, niż przedstawiał ją później przeor Kordecki, a za nim powtórzył Henryk Sienkiewicz. Przeor wcale nie zamierzał stawiać oporu odnoszącym błyskawiczne sukcesy Szwedom. Postawa Kordeckiego nie powinna specjalnie nikogo dziwić. Karol Gustaw wydawał się znacznie lepszym kandydatem na władcę niż nieudolny Jan Kazimierz, tym bardziej że w chwili szwedzkiego najazdu Rzeczpospolita wydawała się dochodzić do kresu swojego istnienia.” – Czytamy na „stronie” <https://wielkiahistoria.pl/obrona-jasnej-gory-podczas-potopu-szwedzkiego-jak-wygladala-naprawde/>.

Tymczasem Łukasz Pabich z Muzeum Częstochowskiego (Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie Zeszyty Historyczne 2017, t. XVI, s. 171–183, <http://dlibra.bg.ajd.czyst.pl:8080/Content/4516/13.pdf>) - w artykule, pt: *Pokłosie „potopu” czy nagła konieczność?* - pisze: Sienkiewiczowska ocena twierdzy jasnogórskiej a utworzenia garnizonu „Fortalitium Marianum” przez króla Jana Kazimierza Wazę w 1657 roku – przypomina, że: „Henryk Sienkiewicz, charakteryzując na łamach Potopu twierdzę jasnogórską, zapisał: „Częstochowa, a raczej Jasna Góra, jakkolwiek z natury i sztuką wzmocniona, liczyła się do pomniejszych i słabszych fortec Rzeczypospolitej”. Należy oczywiście zgodzić się z noblistą. Ta niewielka klasztorna forteca, choć nowoczesna, skusiła Szwedów bardziej nadzieją łupu ze skarbcza zakonnego niż jako zagrażający im punkt oporu. Może sprawił to przypadek, że o. Augustyn Kordecki na widok splądrowanej katedry wawelskiej podjął decyzję o obronie swego klasztoru – bo czy tak często podnoszona sprawa „żelaznego listu” miała wówczas jakieś znaczenie dla weteranów wojny trzydziestoletniej, którzy na okupowanych terenach Rzeczypospolitej powtarzali koszmar z zachodniej granicy, w tym kontrybucje, rabunki, gwałty i bezczeszczenie świątyń katolickich, o których przecież sam Sienkiewicz pisał dobitnie: „przecie Szwedzi są heretykami, których nic nie wstrzyma i którzy umyślnie afront Najświętszej Pannie uczynić gotowi”. Sam oblegający Jasną Górę gen. Burchard Müller von der Lühnen – który jako uczestnik wojny trzydziestoletniej niejedną twierdzę zdobywał – 22 listopada 1655 roku pisał do króla szwedzkiego Karola X Gustawa: „klasztor, położony na dość wysokiej skale, otoczony jest bardzo głęboko wypuszczonym w ziemię i trudnym do zdobycia szturmem, wysokim i mocnym murem z wygodnymi flankami i dobrą artylerią (...) Na czterech rogach umocniony on jest należycie, według sztuki fortyfikacyjnej zbudowanymi bastionami. Zresztą teren jest ciasny i sfalowany, a podłoże skaliste, niemożliwe do podminowania, tak, że można go zdobyć jedynie siłą ognia artyleryjskiego”. Natomiast niecały miesiąc później – 16 grudnia – miał pisać do Karola X: „osobiście chętnie bym był przywiódł klasztor w posłuszeństwo Jego Królewskiej Mości; skoro się tak nie stało, pragnąłbym raczej, bym nigdy tam nie był postąpił”. Obrońcy mieli czas, aby przygotować się do obrony, tym bardziej, że żołnierz za murami twierdzy, uzbrojony w działa, wart był tyle, co dziesięciu pod murami, w związku z czym załoga oblezionej twierdzy mogła bronić się nawet przed dziesięciokrotnie silniejszym przeciwnikiem. Dodajmy także determinację o. Kordeckiego, który nie wydał rozkazu przerwania ostrzału, gdy Szwedzi pędzili przed sobą jako żywe tarcze okolicznych mieszkańców. Nie zrobiło również na nim żadnego

wrażenia zamordowanie przez obrońców klasztoru olkuskich górników, którzy ściągnięci przez Szwedów, robili podkop pod Jasną Górę. Tymczasem działania szwedzkie wskazywały, że nie byli oni przygotowani do oblężenia – były przy tym niemrawe oraz pozbawione wiary w zwycięstwo. Natomiast próba zajęcia sanktuarium jasnogórskiego przez Szwedów spotkała się z gwałtowną reakcją całego polskiego społeczeństwa, a na odsiecz Jasnej Góry zaczął zbierać partie złożone ze szlachty i chłopów zdobywca Kościana – starosta babimojski Krzysztof Żegocki. On to wraz ze Stanisławem Kuleszą, dzięki uzyskaniu środków od królowej Ludwiki Marii i prowincjała paulinów Teofila Bronowskiego, przystąpił do organizacji odsieczy oblężonemu klasztorowi. (...) Jan Kazimierz powołał garnizon twierdzy jasnogórskiej, nie tylko na życzenie ojców paulinów, ale również ze względu na niezadowolonych żołnierzy, którym zalegano z wypłaceniem żołdu. Powołanie garnizonu fortecy klasztornej okazało się w tym momencie – ze względu na zagrożenie najazdem wojsk siedmiogrodzkich oraz nieopłaconych wojskowych – nagłą koniecznością.

Symbolika obrony Jasnej Góry, która zapisała się w pamięci narodu, także dzięki Sienkiewiczowi, stanowi do dziś jedną z najchlubniejszych kart polskiej historii. Cytując jeszcze raz naszego noblistę – Szwedzi uważali, że: *nie ma w tym narodzie męstwa, nie ma stałości, nie ma ładu, nie ma wiary ani patriotyzmu!* Zapomnieli, że ten naród ma jeszcze jedno uczucie, to właśnie, którego ziemskim wyrazem była Jasna Góra. I w tym uczuciu było jego odrodzenie.”

A - jak pisze Andrzej Nowak („Dzieje Polski”, Tom VI 1632-1673, „Potop i ogień”, Rozdział X Punkty zwrotne, str. 259-281) – istotnie: „Paulini częstochowscy, na czele z przedsiębiorczym przeorem, ojcem Augustynem Kordeckim, po poddaniu się szlachty krakowskiej Szwedom przyjęli formalnie 7 listopada szwedzką „protekcję” – w zamian za list ochronny kancelarii marszałka Wittenberga, gwarantujący klasztorowi nietykalność. Müller postanowił jednak wprowadzić szwedzką załogę do klasztoru, który był zarazem dobrze zmodernizowaną (za czasów Władysława IV) twierdzą i potencjalnym ośrodkiem oporu. Kusiły także bogactwa skarbcza klasztornego, od wieków gromadzone z darów pokoleń pątników do czczonego w całej Polsce obrazu Matki Boskiej (obraz i precjoza ksiądz Kordecki, dodajmy, zdążył ukryć, z obawy przed szwedzką rekwizycją, na nieodległym zamku w Lublińcu). Przeor odmówił wpuszczenia Szwedów. Miał do dyspozycji 160 żołnierzy klasztornych, 70 zakonników i garstkę szlachty, która znalazła schronienie w klasztorze. Zadbał już wcześniej o wzmocnienie obronnych zdolności tej załogi. W sierpniu zakupił 60 muszkietów, które dodały siłę ognia do 24 dział klasztoru. 18 listopada zaczęło się regularne oblężenie. Müller miał pod sobą niespełna dwa tysiące ludzi: 500 rajtarów, do tego osiem chorągwi kolaboracyjnej jazdy polskiej, a także prowadzone przez czeskiego awanturnika w szwedzkiej służbie, generała Jana Wejharda Wrzesowicza, oddziały piechoty i dragonów, z ośmioma lekkimi armatkami. Dopiero 11 grudnia nadciągnęły ciężkie działa, którymi rozpoczęto niszczący ostrzał klasztoru. Obrońcy jednak nie poddawali się. W nocy z 26 na 27 grudnia, po hucznie obchodzonym na Jasnej Górze Bożym Narodzeniu, Müller musiał zwinąć oblężenie.

W sierpniu obronił się przed Chmielnickim Kamieniec Podolski, w listopadzie - Lwów przed Moskalami i Kozakami. Teraz przykład jasnogórskiego klasztoru dodał otuchy tym, którzy jeszcze niedawno gotowi byli pogodzić się z panowaniem Szwedów. Za każdym razem obrońcy mieli wszelkie powody, by poddać się, w imię „realizmu”. Ale odsunęli pokusę zwątpienia, wybrali obronę do końca – w imię czegoś większego od kalkulacji sił i środków. I takie momenty właśnie mają znaczenie. Nie zawsze, ale niekiedy okazują się punktami zwrotnymi w biegu wydarzeń. (...) Podejmowane przez

rozmaitych zagończyków publicystycznych i zacietrzewionych „odbrązawiaczy” (niechlubną rolę odgrywa tu zwłaszcza studium, a raczej paszkwil radykalnego antyklerykała, majora Olgierda Górki) próby podważenia bezpośredniego, wielkiego wpływu obrony klasztoru na nastroje w okupowanym kraju na przełomie 1655 – 1656 roku nie wytrzymują konfrontacji ze źródłami. Jak wykazali najlepsi znawcy tej epoki, m.in. Zbigniew Wójcik czy Tadeusz Wasilewski, echa oblężenia roznosiły się mocno i daleko już w czasie jego trwania. Donosiła o tym wydarzeniu „Gazette de France” w korespondencji ze Śląska, datowanej 4 stycznia 1656. W kolejnych aktach wypowiedziania posłuszeństwa Szwedom przez szlachtę w następnych tygodniach, w tym w najważniejszym z nich: akcie konfederacji tyszowieckiej z końca grudnia 1655 roku – wybijały się na czoło odwołania do potrzeby zbrojnej odpowiedzi na świętokradczy zamach okupantów na „miejsce najznacześniejsze nie tylko Rzeczypospolitej, ale i „*orbi christiano*”, „jedyną Polski pociechę, klasztor Najświętszej Panny Częstochowskiej”. Jeszcze w czasie oblężenia ruszyły na pomoc Jasnej Górze oddziały partyzantki – księdza Stanisława Kaszkowica z Żywca czy podstarościego łodygowickiego Jana Torysińskiego, który na czele swojej „partii” zniósł oddział Szwedów w Oświęcimiu.

Obrona Jasnej Góry, wspólnie z wiadomościami o nadejściu odsieczy chana tatarskiego, miała także istotny wpływ na postawę tego ośrodka, bez którego wszelkie odruchy oporu były skazane na bezskuteczność. Król Jan Kazimierz, po chwili załamania wywołanego kapitulacją wszystkich niemal regularnych formacji wojska koronnego, otrząsnął się i zaczął organizować na nowo propagandową i dyplomatyczną akcję, której celem było odbicie Rzeczypospolitej z rąk najeźdźców.”

Czy więc – skoro już wiemy, co podają źródła:

- Przeor Jasnej Góry na pewno *wcale nie zamierzał stawiać oporu odnoszącym błyskawiczne sukcesy Szwedom* ?
- król *Jan Kazimierz był nieudolnym królem* ?
- cytowane listy Szwedów są fałszywe ?
- PRACE NAUKOWE Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie (Zeszyty Historyczne) czy „Dzieje Polski” Andrzeja Nowaka podają nieprawdę ?

• Przed tworzeniem historii alternatywnej - budowanej na taniej sensacji (bez konfrontowania tego, co się pisze ze źródłami oraz tekstami innych historyków) – wszystkich, a w szczególności takich Autorów, jak ten ze „strony” <https://wielkahistoria.pl/obrona-jasnej-gory-podczas-potopu-szwedzkiego-jak-wygladala-naprawde/> – przestrzega - w 368. rocznicę odstąpienia Szwedów od Jasnej Góry -

Kapitan „*NEMO*”

Korespondencję prosimy kierować na adres:

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

Redaktor: Stanisław Januszewski, skład Jakub Marszałkiewicz

Rada programowa: S. Januszewski, R. Majewicz, M. Wrzesiński, J. Marszałkiewicz

Mecenasi: Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o., Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o., Piastów, PPUH Lemet, Branice, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c., SIMP Świdnica