



Akademia Archeologii Przemysłowej

Sesja wałbrzyska Akademii

Kwietniowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej odbyła się w sobotę 23-go kwietnia w Wałbrzychu.



Muzeum Górnictwa

chu. Spotkaliśmy się w Muzeum Muzeum Górnictwa i Sportów Motorowych przy ul. Ayrtona Senny w Wałbrzychu. Przywitał nas jego właściciel i twórca Jerzy Mazur przedsiębiorca i kierowca rajdowy, który na terenie nieczynnego szybu kopalnianego „Teresa” oprócz muzeum, prowadzi salon i autoryzowany serwis samochodowy Nissana. Pan Jerzy oprócz samochodów, na których osobiście startował, posiada w muzeum wiele innych samochodów i motocykli oraz mnóstwo pamiątek i gadżetów związanych ze sportami motorowymi – stroje, nagrody, zniszczone koła, kaski i mnóstwo innych. Oprowadził nas opowiadając z ogromnym zaangażowaniem – czuć, że to Jego wielka pasja. Jest tak zafascynowany postacią Ayertona Senny – brazylijskiego kierowcy wyścigowego, nie tylko doprowadził do nazwania

uliczki przy muzeum Jego imieniem, ale i dzięki Jerzemu Mazurowi Ayerton Senna ma w Wałbrzychu swój pomnik.

Następnie odwiedziliśmy innego wałbrzyskiego pasjonata Zbigniewa Józwiakowskiego, emerytowanego górnika, który w piwnicy prywatnego domu prowadzi własne muzeum górnictwa. Udało mu się zgromadzić wielkie bogactwo artefaktów związa-



Maszynownia szybu Teresa

nych z górnictwem: narzędzia, lampy, aparaty, urządzenia, stroje, a także minerały i skamieliny oraz imponującą kolekcję kufli z "karczm piwnych". Gromadzi również dokumenty i fotografie związane z historią wałbrzyskiego górnictwa i regionu. Ekspozycje osobiście naprawia w przymuzealnym warsztacie, tak aby wszystkie ekspozycje były w miarę możliwości sprawne. Jest czynnym organizatorem "karczm piwnych" i oprócz działalności muzealnej propagatorem tradycji górniczych wśród dzieci i młodzieży, a w muzeum spotykają się dawni górnicy. Podczas naszej wizyty, gdy zostaliśmy ugośczeni przez gospodarza i zasłuchani w jego opowieści, przyszedł niespodziewany gość – emerytowany górnik, który przyniósł dwie torby kufli i porcelanę ze znakami kopalnianymi. Oddał to panu Zbyszkowi "aby się nie zmarnowało". Z prezesem FOMT Stanisławem Januszewskim, który młodość spędził w Wałbrzychu, nie mogli się wprost nagadać. Obiecaliśmy sobie powtórzenie spotkania.

Ponieważ w obu miejscach z powodu spotkania fantastycznych ludzi przekroczyliśmy znacznie założone ramy czasowe, to po spóźnionym obiedzie zdążyliśmy jeszcze jedynie podjechać pod Mauzoleum ofiar I wojny światowej znajdującym się na jednym ze wzgórz w zasadzie w centrum Wałbrzyska. Budowla powstała pod koniec lat 30-tych XX wieku. Od wojny w ruinie. W zeszłym roku rozpoczęto prace konser-



Mauzoleum

wacyjne, tzn. wycięto samosiejki drzew i krzewów porastające już samą budowlę i otoczenie. Ten przykład pokazuje złożoność problemów ochrony zabytków na "ziemiach odzyskanych". Czy budowla wykorzystywana przez hitlerowską propagandę – do ofiar oprócz żołnierzy z I wojny, "dopisano" ofiary kopalnianych wypadków i 25 bojowników ruchu narodowo-socjalistycznego, a otwarcia dokonał śląski okręg NSDAP - powinna być odbudowana i w jakim stopniu.

Jacek Król

Opolszczyzna nieznana

W sobotę 4-go czerwca spotkaliśmy się w Muzeum Wsi Opolskiej w Bierkowicach. Sesję sponsorowaną dotacją MKiDN przez Narodowy Instytut Dziedzictwa (projekt Akademia Archeologii Przemysłowej) prowadził Wacław Hepner, który oprowadził nas po skansenie. W holu muzeum obejrzelśmy małą kolekcję obrazów nyskiego artysty Jana Koloczka, a następnie Wacek zaprezentował nam traktorek-samoróbkę wykonaną przez studentów Politechniki Opolskiej, który towarzyszył nam podczas zwiedzania i można było jeździć nim samodzielnie lub jako pasażer. Obejrzelśmy młyn wodny z początków XIX wieku oraz chatę, gdzie opiekun ekspozycji bardzo ładnie opowiedział nam min. o oświetlaniu przy pomocy łączywa. Duże wrażenie zrobiły zgromadzone w drewnianym kościółku wota/pamiątki po zarazach, które w XIX spowodowały śmierć prawie



Góra św. Anny - amfiteatr

wszystkich mieszkańców niektórych opolskich miejscowości (min. Olesna). Zwiedzając skansen w ekspresowym tempie zajrzelśmy jeszcze do izby szkolnej i kuźni oraz wystawy maszyn rolniczych, po-



Lanz Bulldog



Muzeum Wsi Opolskiej



W Muzeum Lamp Rentgenowskich

święcąc więcej uwagi traktorowi Lanz Bulldog z gruszką żarową, który ma być w najbliższym czasie uruchomiony.

Następnie popędziliśmy na Politechnikę Opolską do Muzeum Lamp Rentgenowskich powstałego na bazie prywatnej kolekcji pracownika Politechniki Opolskiej dr inż. Grzegorza Jezierskiego, gdzie przyjął nas niezwykle gościnnie i uraczył świetnym oprowadzaniem Tomasz Ciecierski – pracownik działu promocji. Bez Jego fachowego komentarza zwiedzanie tej imponującej kolekcji eksponatów związanych z promieniowaniem rentgenowskim było by trudne i nudne.

Następnym punktem było Wzgórze Uniwersyteckie w Opolu czyli wzniesienie znajdujące się w obrębie opolskiego Starego Miasta. W czasach średniowiecza istniał tu kamieniołom i wyrobisko kamienia wapiennego. Obecnie, po rewitalizacji, można prze spacerować się pomiędzy kościołem i zabytkowymi budynkami Uniwersytetu podziwiając zarówno współczesne pomniki polskich artystów i twórców jak i ekspozycję zabytkowych rzeźb, posągów, tablic, kolumn, obelisków zwiezionych z różnych miejsc województwa opolskiego. Na wzgórzu znajduje się również grób i posąg senatora Edmunda Osmańczyka.

Ostatnim punktem sesji była Góra św. Anny, która zaskoczyła mnie bogactwem atrakcji. Zaczęliśmy od zwiedzenia geoparku zajmującego teren dawnych kamieniołomów na obszarze stożka wulkanicznego powstałego 27 mln lat temu.

Potem odkryliśmy przypadkiem nowopowstałe (w 2020 roku) prywatne Muzeum Krzyża Świętego - podobno pierwsze na świecie. Znajduje się XVIII wiecznym budynku najstarszej karczmy na Górze św. Anny. Właściciele zgromadzili i eksponują nie tylko różnorakie pod względem wielkości, czasu powstania i przeznaczenia krzyże, ale też obrazy, rzeźby, ornaty i inne obiekty przedstawiające krzyż.

Sesję zakończyliśmy w Amfiteatrze wybudowanym w dawnym kamieniołomie w latach 30-tych na pięćdziesiąt tysięcy osób. Trybuny i schody powstały z wapieni, w których widoczne są liczne skamieniałości. NSDAP wybudowało miejsce, gdzie mogły odbywać się wielkie wiece polityczne, a nad amfiteatrem postawili mauzoleum dla uczczenia żołnierzy niemieckich poległych w Powstaniach Śląskich. Mauzoleum zostało wysadzone w 1945 roku, a na jego miejscu powstał pomnik Czynu Powstańczego wg projektu Xawerego Dunikowskiego z 1955 roku.

Jacek Król

Marcowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej

Marcowa sesja Akademii Archeologii Przemysłowej odbyła się w sobotę 19-go marca. Spotkaliśmy się rano w Henrykowie przed wejściem do klasztoru. Dopisała i pogoda i uczestnicy. Stawiło się 20 dorosłych i 7 dzieci. Oprócz Wrocławian przybyli słuchacze z Cieszyna, Górnego Śląska, Dzierżoniowa, Legnicy, Bierutowa oraz goście z Ukrainy. W tej sesji towarzyszył nam osobiście Prezes Fundacji prof. Stanisław Januszewski. Po henrykowskim klasztorze oprowadziła nas przewodniczka pani Danuta Sobecka. Oprócz zwiedzenia ogólnodostępnych pomieszczeń z tajnymi przejściami, na strychu mieliśmy okazję zobaczenia dźwigu deptakowego i poznania ogromu prac zabezpieczających dach klasz-



Wykład

toru. Zwiedziliśmy także kościół klasztorny, a w nim – min – oryginalne stalle i drzwi do kościoła. Obiad



Henryków Koło deptakowe

(kateringowy) spożyliśmy w refektarzu. Nie było by to możliwe bez zgody Dyrektora szkoły - ks. Krzysztofa Deji za wstawiennictwem ks. Łukasza z Wyższego Seminarium Duchownego we Wrocławiu. Za co dziękujemy. Liczymy, że następnym razem obejrzymy także podziemia klasztoru.

Przy klasztorze zobaczyliśmy drugi najstarszy cis w Polsce, a Park przyklasztorny – dzięki fachowej prezentacji prowadzonej przez wieloletniego zastępcę nadleśniczego Nadleśnictwa Henryków i pasjonata tych miejsc – Krzysztofa Flisa. Panie Krzysztofie – dziękujemy za przekazane informacje, odpowiedzi na wszystkie pytania a także za cierpliwość.

W Ziębicach – zwiedziliśmy ciekawe Muzeum Sprzętu Gospodarstwa Domowego, które jest godne polecenia nie tylko gospodyniom domowym.

Znalazła się także chwila na odpoczynek w sympatycznej kawiarni w Rynku.

Po wykupieniu wszystkich ciastek i wypiciu dobrej kawy, udaliśmy się do Rezerwatu przyrody „Muszkowicki Las Bukowy” (utworzonego w 1966 r.). Zobaczyliśmy – kwitnienie wiosennych roślin: przebiśniegów i śnieżyc a następnie grobowców megalitycznych sprzed 4,5 tys. lat.

Rozstaliśmy się przy przydrożnej kapliczce cmentarnej zbudowanej w czasach wielkiej zarazy. Kiedyś okoliczne pola były jednym wielkim cmentarzem.

Jacek Król i Ryszard Majewicz

Zabytki techniki

Prom „Gryfia”

Z początkiem maja Jacek Król i Stanisław Januszewski odwiedzili szczecińską stoczní „Gryfia”. Skierowała ich tutaj potrzeba opracowania opinii nt. wartości historyczno-technicznych jednostki, wyłącznie już z ruchu, chociaż wciąż sprawnej. Dzisiaj to jedna z najstarszych jednostek pływających Europy i najstarsza w Polsce.

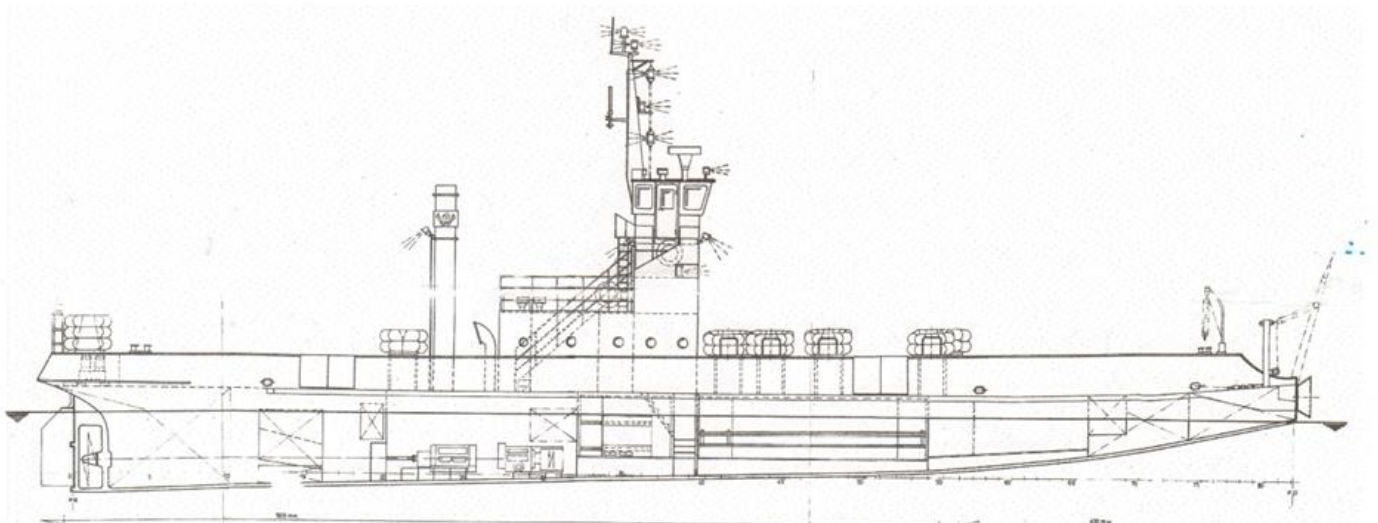
Do Szczecina skierowała nas prośba Narodowego Instytutu Dziedzictwa o opracowanie opinii w związku z postępowaniem wszczętym 21 lipca 2021 r. przez Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków Szczecinie w sprawie objęcia ochroną prawną jednostki. Znana jest nam od ok. 2004 roku. Rozważaliśmy wówczas przejęcie jednostki przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki i jej ekspozycję w roli „muzeum na wodzie”. Uznaliśmy jednak, że zadanie jej ochrony pozostać winno w rękach władz i środowisk Szczecina, zainteresowanych jej ochroną.

Prom pasażersko-kolejowy, który zyskał miano „Tyras”, powstał w szczecińskiej stoczni „Stettiner Maschinenbau AG „Vulcan” (Szczecińskie Towarzystwo Budowy Maszyn „Vulcan” S.A.) prawdopodobnie w 1887 r. (nr budowy 177) z inicjatywy

Szczecińskiej Izby Przemysłowo – Handlowej (Industrie- und Handelskammer zu Stettin). Z inicjatywy Izby powstawały od 1888 r. również inne techniczne jednostki pływające, m.in. „SS Stettin” – lodołamacz parowy z 1933 r. (obecnie statek - muzeum cumowany w porcie Hamburga), powstały w Stettiner Oderwerke (dzisiaj teren Stoczni Szczecińskiej), flagowy statek floty lodołamaczy Szczecińskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, w skład której wchodziły także powstałe w latach 30. XX w. statki: „Preußen”, „Pommern”, „Berlin” i „Swinemünde”.

Pierwszym armatorem promu, kolejowo-pasażerskiego „Tyras”, którego załogę pierwotnie stanowiło 7 ludzi (od lat 90. XX w. czterech: kapitan, motorzysta, starszy marynarz, marynarz wachtowy), był Hans Kunst ze Szczecina. Początkowo jednostka obsługiwała linię kolejową do Dworca Wrocławskiego. W czasie wojny przekazano ją do Świnoujścia gdzie pływała pod nazwą „Swinemünde II”. Prom zatopiono w trakcie nalotu w 1945 r.. Wydobyto go w 1947 roku, ale prace remontowe jednostki podjęto dopiero w 1953 r. kiedy PKP przekazały ją powstającej Stoczni Remontowej „Gryfia”. Po remoncie prom zyskał miano

1. Przekrój pionowy.



Przekrój podłużny promu



„Promu Kolejowego nr 2”, które wkrótce zmieniono Dzieje promu łączą się nie tylko z komunikacją, ale też z wydarzeniami natury społeczno-politycznej, znaczącymi dla współczesnych dziejów

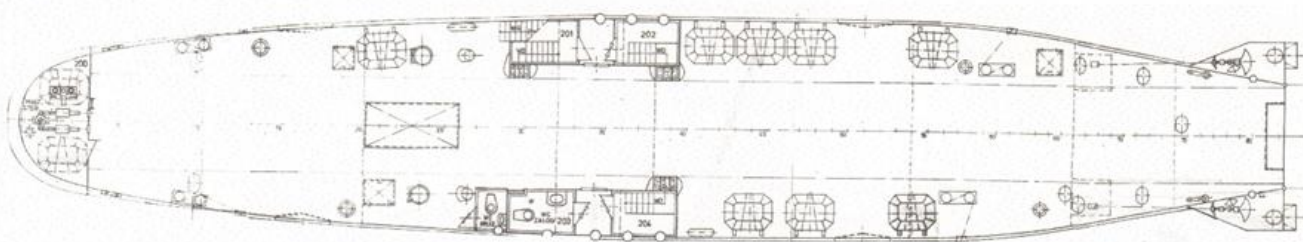
W 1988 r. odstawiono jednostkę do remontu, do stoczni rzecznej w Tczewie. Do 1991 28 wykonywano dokumentację techniczną i projekt przebudowy, W toku robót prowadzonych w roku 1992 jednost-



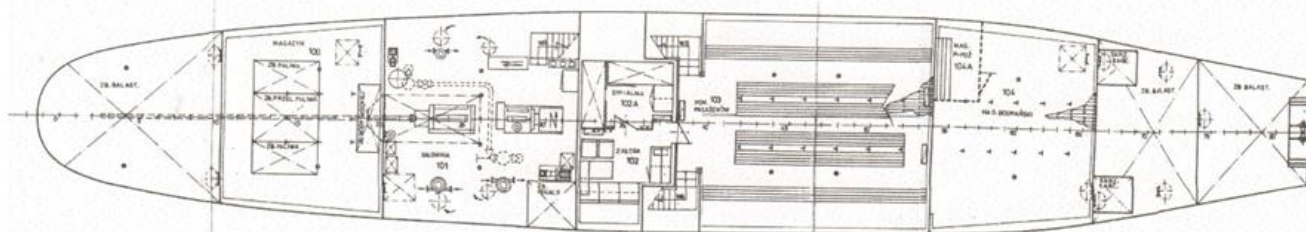
Polski. W grudniu 1970 roku transportowano nim pracowników stoczni do miasta. Umożliwiło to ich udział w manifestacji prowadzonej pod Komitetem Wojewódzkim PZPR.

kę poważnie przebudowano, napęd parowy zastąpiono spalinowym (silnik PZM Puck, typ SW 680/195 z 1990 r., moc 106,8 Kw, nr fabr. 8911000095), a w związku z tym dokonano też wymiany śruby. W toku tych prac przebudowano in-

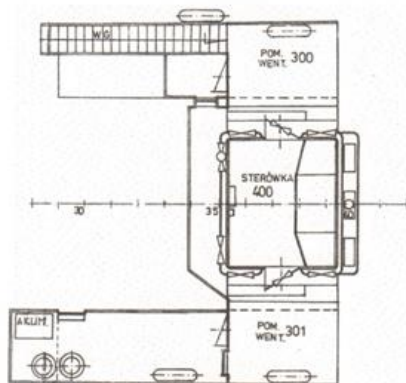
2. Pokład główny.



3. Widok na dno.



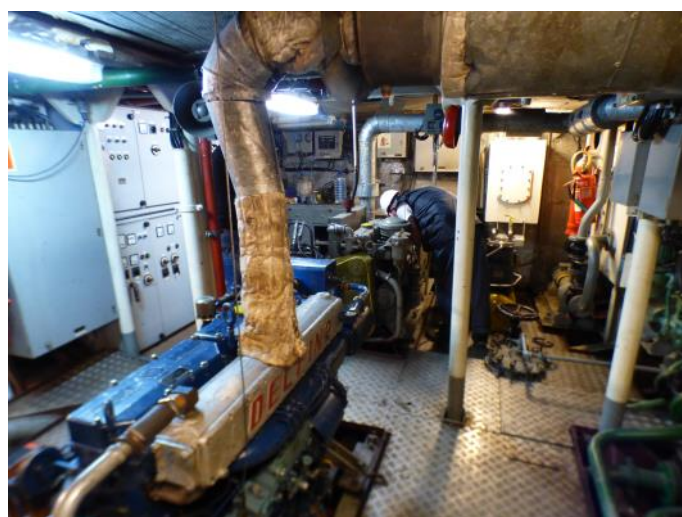
4. Pokład sterówki.



Rzuty pokładu, , pomieszczeń pod pokładem i sterówki

stalacje elektryczne i pomieszczenia załogi, w siłowni zamontowani agregat prądotwórczy. Zmodernizowano układy hydrauliczne, sterowanie i oświetlenie. Dokonano przebudowy dziobu jednostki, o ponad metr podniesiono znajdującą się na śródokręciu sterówkę. Z pokładu usunięto torowisko kolejowe i przystosowano prom do przewozu 6 samochodów osobowych bądź 2 ciężarowych z prędkością 7 węzłów. Pod pokładem wcześniejsze pomieszczenia techniczne przebudowano, urządzając tam kabinę dla pasażerów (max. do 250). Zmiany dotknęły również konstrukcji kadłuba. Najistotniejsze dotyczyły dodania kilku wręgów ramowych, wzmocnienia wzdłużnika dennego w rejonie wręgów 20-42 (LB i PB), dodania międzywręgów, fundamentów pod zespół prądotwórczy, usunięto pozostałości grodzi zasobni węglowej, w części dziobowej dodano stalowe odbijacze, podniesiono i przebudowano nadbudówkę ze sterówką, w pełni zmodernizowano wyposażenie sterówki. Utrzyma-

no tradycyjną sylwetkę jednostki, już z atrapami charakterystycznych dla niej dwu kilkumetrowych kominów.



Maszynownia

Szczęśliwie, przystępując do prac modernizacyjnych jednostki w 1988 przekazano do Muzeum Narodowego w Szczecinie:

- silnik parowy promu o wys. 250 cm, szerokości

128 cm i długości 130 cm, tłokowy, podwójnego rozprężania, z suwakowym rozrządem pary, 2- cylindrowy, o mocy 160 KM, zamontowany na jednostce z początkiem lat 50. XX w. pochodzący zapewne z początku XX stulecia,

- agregat prądotwórczy typu Hansa, 11 V i mocy 2,5 kW, z lat międzywojennych
- maszynę sterową, wykonaną ze stali i mosiądzu, pochodzącą z czasu budowy statku.
- parową windę ładunkową o proveniencji z czasu budowy jednostki..

W 1993 r., z chwilą zakończenia w Tczewie prac remontowych „Gryfia” była już dla szczecińskiej stoczni jednostką rezerwową, zastąpił ją nowszy prom - „Gryfia II”. Gdy w 2015 r. otwarto stalowy, trzyprzęsłowy Most Brdowski, który zapewnił stałe połączenie z wyspą, oba promy wycofano z eksploatacji. XIX-wieczny prom stoczni skierowała w 2017 r. do sprzedaży, ale wobec braku zainteresowanych jego nabyciem i rosnącą presją społeczną domagającą się ochrony tego dzieła techniki podjęto również próbę (bezskuteczną) przekazania jednostki instytucji muzealnej – Muzeum Narodowemu w Szczecinie.

Mimo przebudów i modernizacji, niewielkiego uniesienia sterówki, przebudowy pomieszczeń so-

cialnych załogi, kajuty pasażerskiej, ładowni węgla, prom utrzymał charakterystyczną sylwetkę i podstawowe parametry techniczne: pojemność brutto 141 BRT, pojemność netto 75 NRT, nośność 81 DWT, długość 39,5 m, szerokość 6,74 m, wysokość 2,6 m, nośność 100 ton, zanurzenie 2,0 m. prędkość 12 węzłów. Oryginalnymi elementami jednostki pozostaje oryginalna sylweta promu z wysoko uniesioną sterówką, stalowy, nitowany kadłub, plany wnętrza i pokładu głównego jednostki, znaczne części burt, dolna część nadbudówki śródokręcia, plany kajut załogi i pasażerskiej. Utrzymano także niektóre elementy wyposażenia pokładowego jednostki, m.in. żurawiki pokładowe. Całkowicie wymieniono wyposażenie nawigacyjne i sterowni statku co stanowiło niezbędny warunek dopuszczenia jednostki do żeglugi i nadania jej w latach 90. XX w. klasy Polskiego Rejestru Statku.

Mamy nadzieję, że tym razem prom zainteresuje środowiska Szczecina zainteresowane ochroną dziedzictwa przemysłowego i władze nadmorskiego miasta. Znajdzie wreszcie godną ochronę i ekspozycję, np. w basenach szczecińskiej Łasztowni, perły w koronie dziedzictwa kultury technicznej Polski.

Stanisław Januszewski

Wydarzenia

Noc Muzeów na statkach Muzeum Odry

Noc Muzeów 2022 we Wrocławiu odbyła się 14 maja. Z każdym rokiem w wydarzeniu bierze udział coraz więcej instytucji kulturalnych. Podczas tego-rocznej edycji w stolicy dolnego śląska można było odwiedzić za darmo prawie 80 wrocławskich obiektów kulturalnych. Jednym z nich było Muzeum Odry prowadzone przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki. Pierwsi zwiedzający przybyli na wyb. Wyspiańskiego już około godziny 17.00. Od godziny 18.00 Klasyczna Strefa Wrocław oraz Automobil-





wiedzącym kapitanowie oraz wolontariusze Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Szczególnym zainteresowaniem cieszyła się tradycyjnie maszynownia jedyne-
go śródlądowego parowego statku w Polsce „Nadbor” oraz warsztat ostatniego od-
rzańskiego dźwigu „Wróblin”.

klub FOMT na parkingu wzdłuż ul. Wybrzeża Wyspiańskiego zaprezentowali ponad 20 zabytkowych pojazdów. Na zwiedzających czekała też woda z klasycznego saturatora. W poszczególnych kajutach statków Muzeum Odry- na Wróblinie, Nadborze oraz Irenie historie prosto z pokładów opowiadali od-





Na barce Irena poza wystawami i muzealiami czekały pokazy filmów o tematyce odrzańskiej, realizowane przez zespół FOMT podczas cyklicznego rejsu barką Irena pt. Odrzańska Odyseja a także warsztatów Archeologia Przemysłu oraz archiwalne filmy o tematyce Odrzańskiej.

Ostatnich zwiedzających pożegnaliśmy około północy. Łącznie tego wieczoru zabytkowe statki i samochody zwiedziło prawie 1000 wrocławian.

Mariusz Gaj

Dzień Marynarza Rzecznego 2022

W weekend 2-3 lipca, po raz czwarty we Wrocławiu, z inicjatywy Urzędu Żeglugi Śródlądowej, zorganizowane zostały obchody Dnia Marynarza Rzecznego. Święto ustanowione zostało w okresie międzywojennym dla upamiętnienia heroicznych działań marynarzy rzecznych Floty Pińskiej w bitwie pod Horodyszczem w dniu 3 lipca 1919 r. W tym roku po raz pierwszy Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, na zaproszenie Dyrektora UŻŚ, dr Jana Pysia, przy wsparciu Wydziału Turystyki Urzędu Marszałkowskiego oraz Wód Polskich - RZGW oddział Wrocław, wzięła w nim czynny udział.



Przygotowania barki do rejsu rozpoczęły się już tydzień wcześniej. Z pomocą Aleksandry Blachnickiej, Marcina Wrzesińskiego, Iwo Wachowicza, Mariusza Gaja, Sebastiana Gucy i Karola Wasilewskiego ustawiliśmy wystawy, pomalowaliśmy sterówkę i myliśmy pokład, czy dokonywaliśmy drobnych napraw. Wszystko po to by w sobotę 2 lipca na 8.00 statek

był gotowy na inspekcję i transport przez pchacza „Castor” udostępnionego dzięki przychylności Wód Polskich.

Barka Irena przyплыnęła na Bulwar Xawerego Dunińskiego naprzeciw Wrocławskiej Katedry przyплыnęła o godzinie 10.00. Po krótkich przygotowaniach statek był gotowy na przyjęcie zwiedzających.



Wydarzeniem inaugurującym święto był piknik marynarski - parada statków na odcinku od mostu Grunwaldzkiego do wyspy Piasek. Frekwencja dzięki dobrej pogodzie dopisywała, a zwiedzających było z każdą godziną więcej. W dużej ładowni barki Irena zaprezentowaliśmy wystawy: Dzieci Odry (o osobach wychowujących się na statkach rzecznych), Statek Domem (o warunkach życia na dawnych barkach, holownikach), Statki i Ludzie (przedstawiająca pracę marynarzy rzecznych) oraz z uwagi na charakter święta wystawę dotyczącą Flotylli Pińskiej. Zwiedzający mogli poznać również stałą ekspozycję Muzeum Odry - kolekcję ponad 30 modeli różnych statków rzecznych, zabytkowych urządzeń pokładowych, etc. Dzięki obecności Ryszarda Majewicza, wieloletniego wiceprezesa Fundacji, a także pasjonata żeglugi i budownictwa

wodnego, goście dowiedzieli się wielu ciekawostek związanych z Wrocławskim Węzłem Wodnym. W małej ładowni barki zwiedzający mogli oglądać zbiór wybranych zabytków techniki opowiadających o współczesnej rewolucji informatycznej, w tym – komputerów, telefonów, maszyn do pisania, aparatów fotograficznych. Prezentowaliśmy historyczny twardy dysk (poj. 4 kB!), czy pierwsze notebooki i programatory dla fabryk włókienniczych. Tam też dla dzieci odbywały się warsztaty modelarskie i plastyczne. Miłośnicy turystyki mieli okazję zapoznać się z historycznymi napędami łodzi i kajaków z kolekcji Marcina Wrzesińskiego.

Łącznie tego dnia odwiedziło nas około 1500 osób. Około godziny 18.00 statek powrócił bezpiecznie na przystań w górnym Awanporcie Śluzu Szczytniki.



W niedzielę, 3 lipca, odbyło się uroczyste złożenie kwiatków pod pomnikiem Pracowników Odrzańskiej Drogi Wodnej przy alei Kochanowskiego we Wrocławiu, oraz msza święta na statku Wratislavia, wręczenie medali i wyróżnień zasłużonym armatorom. W poniedziałek, 4 lipca, Dyrektor Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wraz z osobami towarzyszącymi złożył kwiaty na Pomniku Marynarzy Flotylli, na nagrobku adm. Stefana Frankowskiego, na nagrobku kmdra. Mieczysława Wróblewskiego (pierwszego kierownika administracji bezpieczeństwa żeglugi we Wrocławiu) oraz przy płycie upamiętniającej poległych podczas rozminowywania śluzu Zacisze (w 1946 r.) pracowników administracji Odry.

Mariusz Gaj

Marcin Wrzesiński

Historia techniki

Koncepcja ultralekkiego samolotu ze skrzydłem od motolotni

Tym razem chciałbym zaprezentować koncepcję hipotetycznego ultralekkiego samolotu wykorzystującego skrzydło motolotni. Samolocik ten nie musi mieć super osiąarów ani opływowej rasowej sylwetki. Powinien być prosty w pilotażu, bezpieczny, umożliwiać ćwiczenie kręgów nadlotniskowych oraz przelotów nawigacyjnych. Najlepiej, by był dwumiejscowy. Krótko mówiąc, jego osiągi powinny być porównywalne z motolotnią.

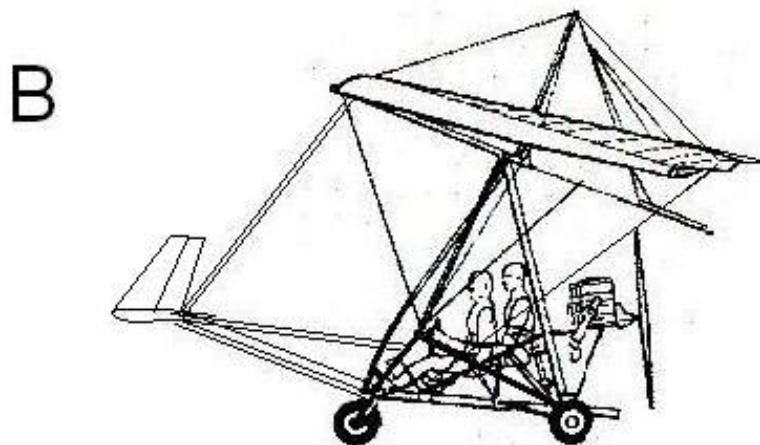
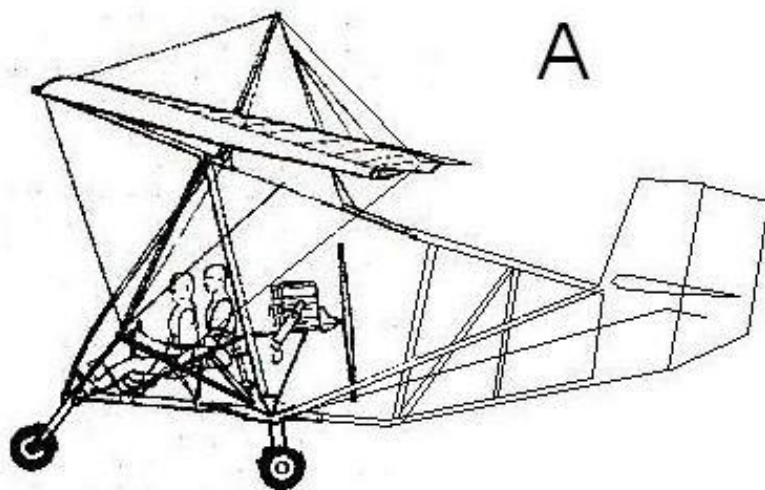
W wydawanym kiedyś czasopiśmie Lotnictwo Ultralekkie i Sportowe (LUIŚ) nr 4/2005 na s. 23 uka-

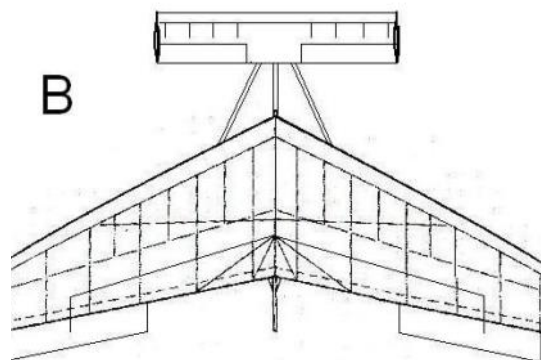
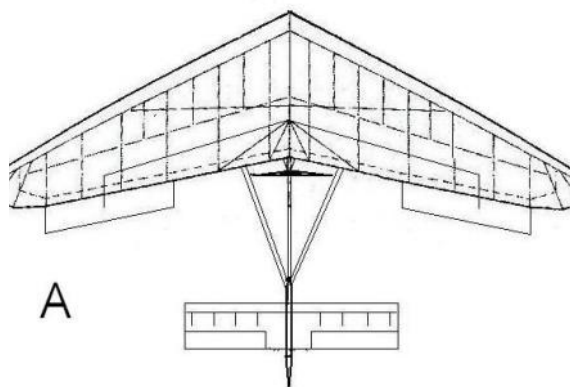
zał się list E. Lortza, który podawał: "(...) *Także z każdej motolotni można zrobić typ "Falcona P-1", zwiększając tym jej doskonałość (...)*".

Narysowałem więc ogólnie wyobrażenie analogicznego samolotu, na bazie motolotni PZL ML-1 i oznaczyłem go fikcyjnie, jako ML-1SA (Sterowany Aerodynamicznie). Narysowałem dwie odmiany:

a) w układzie tradycyjnym

b) w układzie „kaczka” (podobnie, jak Falcon P-1)





Za pochylenie odpowiadałby standardowy ster głębokości, natomiast za przechylenie – lotki (dołączone do wzmocnionej krawędzi spływu) sterowane linkami lub ewentualnie przerywacze na górnych powierzchniach płatów. Samolot byłby sterowany za pomocą tradycyjnego drążka sterowego oraz pedałów.

Powodem, dla którego wg mnie warto by taki samolocik zbudować jest nie tylko zwiększenie doskonałości względem oryginalnej motolotni (o ile dodane modyfikacje nie stworzyłyby zbyt dużego oporu), ale także możliwość lotu na takim ULMie pilotów z licencją samolotową lub świadectwem kwalifi-

kacji samolotu ultralekkiego. Gdyby samolocik taki udało się zarejestrować, czas wylatany na nim można by wliczać w skład nalotu ogólnego. W ten sposób młodzi piloci mogliby tanim kosztem ćwiczyć np. przeloty nawigacyjne, oraz wpisywać sobie uzyskany w ten sposób nalot do normalnej książki pilota, bez barier prawnych.

Nie jestem inżynierem a mój pomysł jest czysto amatorski. Może ktoś z fachowców w dziedzinie konstruowania samolotów, mógłby się wypowiedzieć, czy taki ULM miałby sens?

Jakub Marszałkiewicz

Z cyklu: „skąd się to wzięło?” i

Czapki czerwonoarmistów

Uszanka (ros. ушанка [u'ʂan.kə], czasami zwana żartobliwie czapką uszatką) – ciepłe zimowe nakrycie głowy, wykonane najczęściej z futra, z charakterystycznymi klapami chroniącymi uszy od mrozu. W XIX w. przy klapach pojawiły się troczki, które można zawiązać albo pod brodą (ulepszając ocieplenie uszu), albo na górze (odkrywając uszy). Uszanka wywodzi się z Rosji, lecz Rosjanie prawdopodobnie zapożyczyli jej krój od Mongołów podczas średniowiecznej mongolskiej inwazji na Ruś Kijowską. Chociaż uszankę uważa się za typowo rosyjskie nakrycie głowy (w stereotypowym widzeniu świata tzw. prawdziwy Rosjanin powinien nosić właśnie taką czapkę), to futrzane czapki o podobnym kroju są rozpowszechnione także w innych krajach dawnego Związku Radzieckiego oraz w Chinach, Korei Północnej i państwach Europy Środkowej, w tym także w Polsce. Czapki uszanki to często spotykana część umundurowania zimowego służb policyjnych i wojskowych w krajach leżących w zimnym klimacie. Były używane m.in. przez Nationale Volksarmee (armię NRD), gdzie nosiły potoczną, żartobliwą i wulgarną nazwę Bärenfotze.

Budionnówka (budionówka, z ros. будёновка) – spiczasta czapka używana w Armii Czerwonej w okresie międzywojennym. Regulaminowe nakrycie głowy przypominające wyglądem średniowieczne szyszaki ruskich wojów. Jako dostosowane również na okres zimowy wyposażone było w znane z innych rosyjskich czapek odwijane nauszники. Początkowo była nazywana „bogatyrką” (od kształtu nawiązującego do heł-

mów używanych przez średniowiecznych ruskich bogatyrow). Ostatecznie jednak nazywano ją „frunzetką” albo „budionnówką” na cześć Michaiła Frunzego oraz Siemiona Budionnego dowodzących armiami, na których wyposażenie czapki te wprowadzono jako pierwsze. Druga nazwa przyjęła się lepiej i zachowała się dotychczas. Obecnie budionnówka jest obiektem pożądania kolekcjonerów, a także seryjnie produkowaną pamiątką, sprzedawaną w Rosji w miejscach szczególnie odwiedzanych przez turystów.

7 maja 1918 r. rozkazem Ludowego Komisarza do spraw Wojskowych Rosji Radzieckiej ogłoszono konkurs (w którym uczestniczył m.in. malarz Wiktor Wasniecowa), na nowe umundurowanie dla żołnierzy Armii Czerwonej. W konkursie rozstrzygniętym 18 grudnia 1918 r. wyłoniono projekt, będący połączeniem co najmniej dwóch zaproponowanych krojów i motywów. 16 stycznia 1919 r. decyzją Rewolucyjnej Rady Wojskowej Republiki budionnówkę oficjalnie zatwierdzono jako wojskowe nakrycie głowy w Armii Czerwonej. Istnieje także odmienna wersja pochodzenia czapki, według której produkowano ją w Cesarstwie Rosyjskim już w czasie I wojny światowej, jednak nie dostarczona na front, przeleżała w magazynach armii carskiej. Według zamysłu miała być ona używana jedynie podczas parad wojskowych, ponieważ jej spiczasta forma miała symbolizować historyczną ciągłość wojska od epoki ruskich wojów XII-XIII wieku.

Tego wszystkiego możemy się dowiedzieć dzięki <https://pl.wikipedia.org/wiki/> - dostęp: 2022.07.02.

A – może - jej pochodzenie jest o wiele mniej skomplikowane niż autorom powyższej wiedzy się wydaje ? Np. takie, jakie podał 26.01.2022 r., w Programie pt: „W tyle wizji” w TVP1 Marcin Jerzy Wolski (pisarz, dziennikarz i satyryk, podróżnik, wiceprezes Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich i prezes oddziału warszawskiego, były dyrektor: Programu 1 Polskiego Radia i TVP2)? Wg tej autorskiej wypowiedzi, najbardziej popularne czapki czerwonoarmistów „pochodzą od pruskich Pikielhaubów (niem. Pickelhaube) – a właściwie od pokrowców na te hełmy, których było pod dostatkiem w niemieckich – zdobycznych [przez Czerwoną Armię – dop. Kpt „Nemo”] - magazynach armii pruskiej”. Zgodnie ze znanym powiedzeniem: kto wynalazł rower ? – oczywiście - Rosjanin, u Niemca na strychu”.

Kpt „Nemo” przychyła się raczej do tej ostatniej wersji. Tym bardziej, że potwierdza ją (w innym miejscu) ta sama, w/w „Wikipedia”, która podaje, że: „Na początku I wojny światowej skórzana pikielhauba z płóciennym pokrowcem była standardowym hełmem armii Cesarstwa Niemieckiego. Od 1915 r. z powodu niedoboru surowców produkowano ją również z blachy, a nawet filcu.”

Co zapodaje – poszukujący źródeł, wśród gąszcza wiedzy podawanej licznie w internecie oraz najprostszych rozwiązań różnych zagadek historycznych.

Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczyniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl

Redaktor Stanisław Januszewski, skład komputerowy: Igor Kapski

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz
Mecenas : 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.