

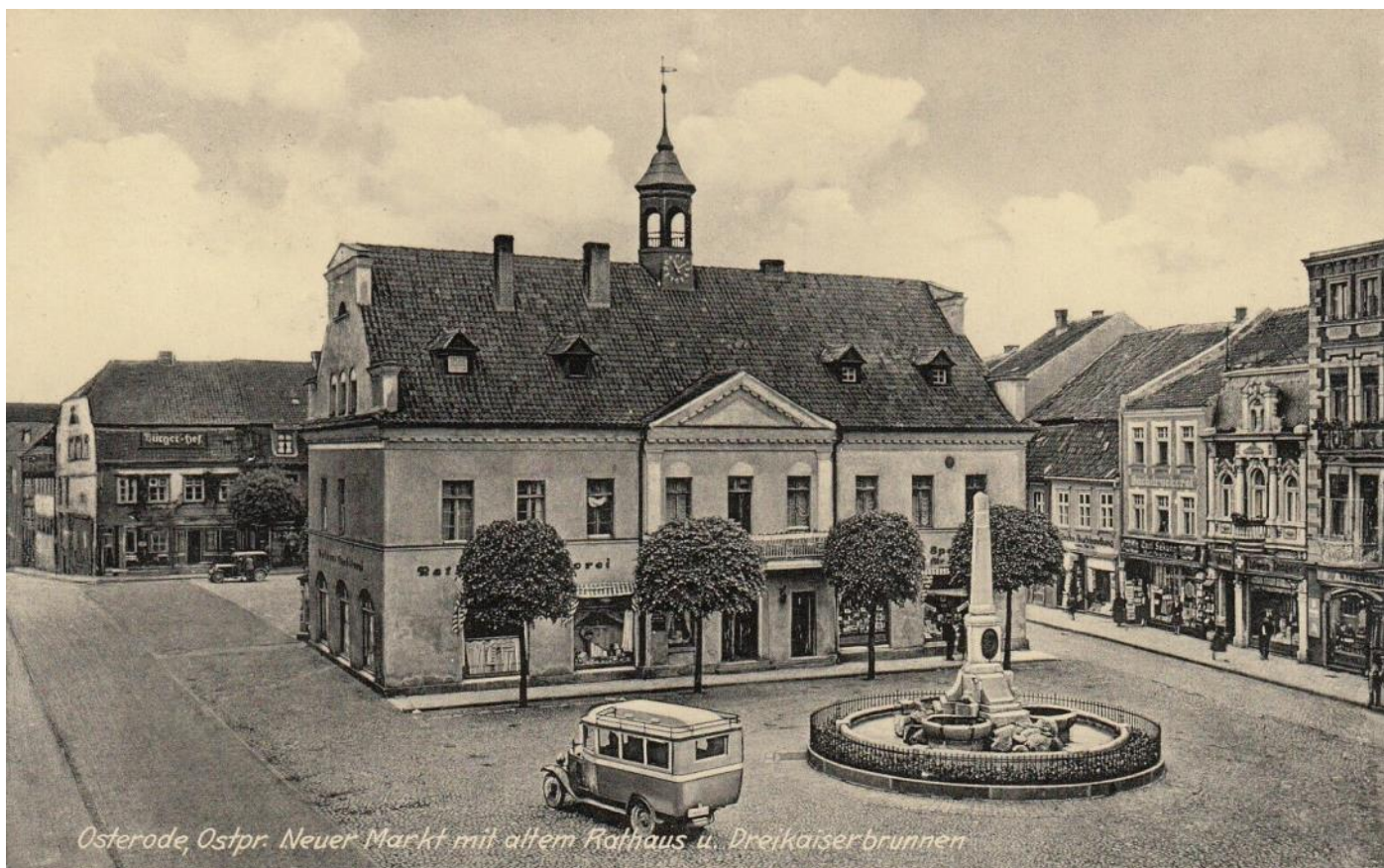
Dziedzictwo kultury

Z dziejów ostródzkiego ratusza

W 1356 roku pojawia się w dokumentach nazwisko burmistrza Ostródy – Hansa Cruse. Stąd zapewne przyjmuje się, że Ostróda miała ratusz już w połowie XIV wieku.

O tym, jak on wyglądał przed wiekami niewiele wiemy. Budynek trawiły pożary w 1400 i 1788 roku, zaginęły też dokumenty urzędowe. Wiadomo, że niegdyś ratusz nie był budowlą wolno stojącą. W XVII i XVIII wieku przylegały do niego kramy, w których rzemieślnicy sprzedawali swoje wyroby. W pomieszczeniach ratuszowych przechowywano

zbroje i sprzęt wojskowy, a do 1700 r. w piwnicach składowano nawet proch. Miała tu swój magazyn także straż pożarna. W roku 1776 mieściły się waga miejska i sąd wetowy, czyli organ rady miejskiej nadzorujący sprawy policyjno-handlowe i pilnujący przestrzegania postanowień wilkierza i innych przepisów uchwalonych przez radę. Było też więzienie, a na nieskruszonych winowajców czekały: „płaszcz hiszpański” (drewniane urządzenie do tortur w kształcie dzwonu), dyby, kajdany i bat. Według skarbnika miejskiego Wilhelma Pukropa w 1835 r.



Fot. 1 Ratusz w Ostródzie na pocztówce z l. 30 XX w. ze zb. R. Kowalskiego

w ratuszu mieścił się 1 areszt sądowy, 1 areszt policyjny i 2 areszty wojskowe.



Fot. 2 Początek odbudowy ratusza przez firmę EKOBUD – marzec 2016 r. Na pierwszym planie dawna Fontanna Trzech Cesarzy – obecnie Pomnik Jedności Europejskiej.

Foto R. Kowalski

Pierwsza udokumentowana odbudowa ratusza miała miejsce po pożarze w 1400 r. Z upływem stuleci budynek został jednak całkowicie zrujnowany, więc go wzniesiono od nowa w latach 1754-1757. Koszt budowy wyniósł 1186 talarów. Nowy ratusz – jak podaje Johannes Müller – miał wieżę i zegar. W cztery lata po pożarze 1788 r. zmieniono orientację budynku ze wschodnio-zachodniej na północno-południową. Ratusz postawiono wówczas w stylu renesansowym, dzięki czemu budowla stała się bardziej reprezentacyjna. Miejskowy Pułk Dragonów nr 10 był fundatorem zegara na wieżyczce, którą zwieńczyła chorągiewka przedstawiająca św. Jerzego.



Fot. 3 Odbudowa ratusza 1.04.2017 foto R. Kowalski

Jako ciekawostkę można podać, że na słynnym obrazie Ponce-Camusa „Napoleon udziela łask mieszkańcom Ostródy, marzec 1807” widać zabudowę starego miasta z półkulistą, na sześciokątnej pod-

stawie, kopułą wieży ratuszowej, która tak miała wyglądać do roku 1892.

Około 1820 roku w salach ratusza występowała grupa wołyżerów. Odbываły się tu również bale. Na przełomie 1893/1894 r. w ratuszu mieścił się posterunek policji.



Fot. 4 Odbudowa ratusza 20.03.2018 foto R. Kowalski

Z końcem XIX wieku przy budynku od strony wschodniej, jak i zachodniej posadzono po cztery lipy, które kilka lat temu (2013 r.) zostały wycięte, by przygotować grunt pod odbudowę dawnej siedziby władz miejskich.

Wygląd ratusza do 1945 roku, kiedy to spłonął wraz z prawie całą zabudową starówki (Stary i Nowy Rynek, dziś Pl. Tysiąclecia Państwa Polskiego), wielokrotnie ulegał zmianom, co widać na dawnych pocztówkach i starych fotografiach. W szczególności dotyczy to wieży zegarowej, która zmieniała formę jeszcze przed 1914 rokiem, a następnie w latach 20. zeszłego wieku. Od co najmniej XVIII wieku jednak na wieżyczce znajdował się zegar.



Fot. 5 Ratusz w Ostródzie 21.09.2018 foto R. Kowalski

Odbudowę ratusza rozpoczęto w 2016 roku. 28 sierpnia następnego roku posadowiono hełm na wieżyczce odbudowywanego budynku. Na metalo-



Fot. 6 Ratusz w Ostródzie 14.6.2021

wym hełmie, który odtąd jest dominantą w panoramie starego miasta Ostródy, umieszczono chorągiewkę z datą 2018. Tego roku bowiem, a dokładnie 28 września, oddano do użytku odbudowany

obiekt. Dzięki wspólnocie powiatowej przedwojennych mieszkańców miasta zegar ratuszowy znów odmierza czas.

Ryszard Kowalski (Ostróda)

O polskim koksownictwie na Komisji Historii

Ochrona zabytków sztuki inżynierskiej z dziedziny hutniczej sięga lat międzywojennych ale dopiero w 1965 roku powołano do życia Komisję Historii i Ochrony Zabytków Hutnictwa przy Zarządzie Głównym Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Hutniczego. Szczegółowy rys historyczny Komisji można przeczytać w 16 tomie "Techniki w dziejach cywilizacji - Z myślą o przyszłości". Nadmienić tylko należy, że w styczniu 2020 roku Komisja połączyła się z Komisją Seniorów również działającą przy SITPH (krócej bo od lat 70-tych) i od tego czasu ciało to nosi krótką nazwę Komisja Historii SITPH. Niniejszy tekst jest krótką relacją z noworocznego spotkania, które miało miejsce 18.01.2022 roku w Naczelnej Organizacji Technicznej NOT w Katowicach.

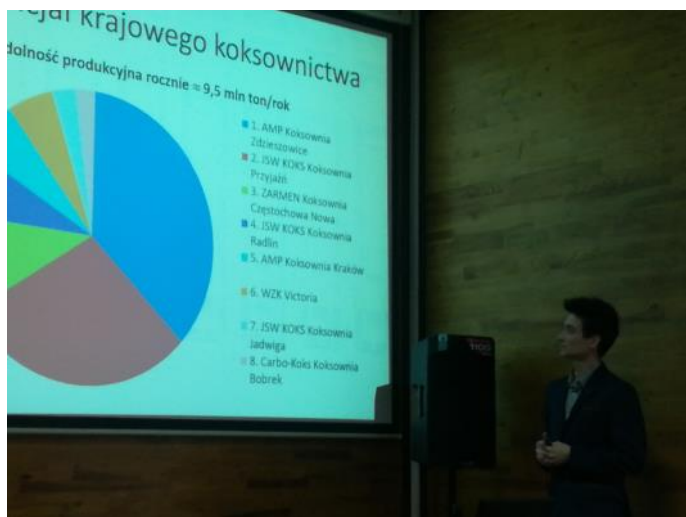
Noworoczne, styczniowe spotkania należą do tra-



dycji Komisji Historii. Od lat służą podsumowaniu działalności i dorobku w poprzednim roku oraz zaprezentowaniu programu działania na rok bieżący.



W związku z trudną pandemiczną sytuacją w 2021 roku odbyło się tylko jedno spotkanie ale za to członkowie Komisji aktywnie uczestniczyli w procesie wydawniczym. Powstała seria artykułów o nieistniejących już albo działających w wąskim zakresie i pod inną nazwą hutach, koksowniach oraz zakładach materiałów ogniotrwałych. Artykuły ukazywały się w "Magazynie Hutniczym" a następnie, w rozszerzonej wersji, w broszurach wydawanych



tej atmosferze poruszano różne tematy, m.in. 130. rocznicę SITPH i 50. rocznicę rozpoczęcia budowy Huty Katowice ale było też kilka prezentacji. Przewodniczący Komisji Tadeusz Szynalski przedstawił "Migawki Śląskie" a więc serię w większości smutnych zdjęć zaniedbanych lub będących w ruinie czy wręcz już nieistniejących obiektów przemysłowych z terenu Śląska, np.; Huta Jedność, ZUT Zgoda, rzeźnia w Chorzowie. Dla kontrastu kilka migawek ukazywało zadbane dziedzictwo przemysłowe, np. kopalnia Królowa Luiza i sztolnia w Zabrze. Z kolei kolega Cezary Miłoś przedstawił swoje projekty dokumentacyjne dotyczące branży hutniczej pt. "Hutnictwo w Polsce - tradycja i nowoczesność" i ściśle z nią powiązanej branży koksowniczej pt. "Koksownictwo w Polsce - nr 1 w UE".

własnym sumptem przez Komisję. Praca nad kolejnymi tekstami będzie kontynuowana w 2022 roku.

W programie spotkania, przy kawie i ciastku, w mi-

Ewa Grzegorzak - Łoposzko

Koksownictwo w Polsce w 2021 - podsumowanie

W 2021 roku krajową branżę koksowniczą reprezentowało niezmiennie 8 koksowni, które były koksowniami niehutniczymi - począwszy od 2019 roku, kiedy zgąsł wielki piec nr 5 w Hucie im. T. Sendzimir w Krakowie (ArcelorMittal Poland Oddział w Krakowie), wszystkie koksownie są Zakładami niehutniczymi. Koksownictwo w Polsce posiada obecnie 22 czynne baterie koksownicze. Liczba ta zwiększyła się za sprawą uruchomienia nowej baterii koksowniczej nr 2 w Koksowni Częstochowa Nowa. Eksploatowanych jest obecnie 10 baterii koksowniczych wielkokomorowych (jednostki o zdolnościach produkcyjnych od 0,6 do 0,75 mln ton koksu rocznie) i 12 pozostałych baterii (jednostki produkcyjne o zdolności produkcyjnej od 0,107 do 0,415 mln ton koksu rocznie). 6 baterii koksowniczych jest dedykowanych stricte produkcji koksu odlewniczego natomiast pozostałe baterie skupiają się na produkcji koksu wielkopiecowego. Zdolność produkcyjna krajowego koksownictwa pod koniec 2021 roku wynosi około 9,5 mln ton koksu rocznie, co czyni branżę największą w eurokołchozie ex equo z koksowniami niemieckimi (zdolność produkcyjna również około 9,5 mln ton koksu rocznie). Poziom 9,5 mln ton oznacza wzrost zdolności produkcyjnej rok do roku o około 4% za sprawą nowej baterii w Częstochowie a także remontu masywu ceramicznego jednej z wielkokomorowych baterii koksowniczych. Spośród 8 koksowni w Polsce długą perspektywę żywotności technicznej bez konieczności remontów kapitalnych baterii koksowniczych ma 5 Koksowni,

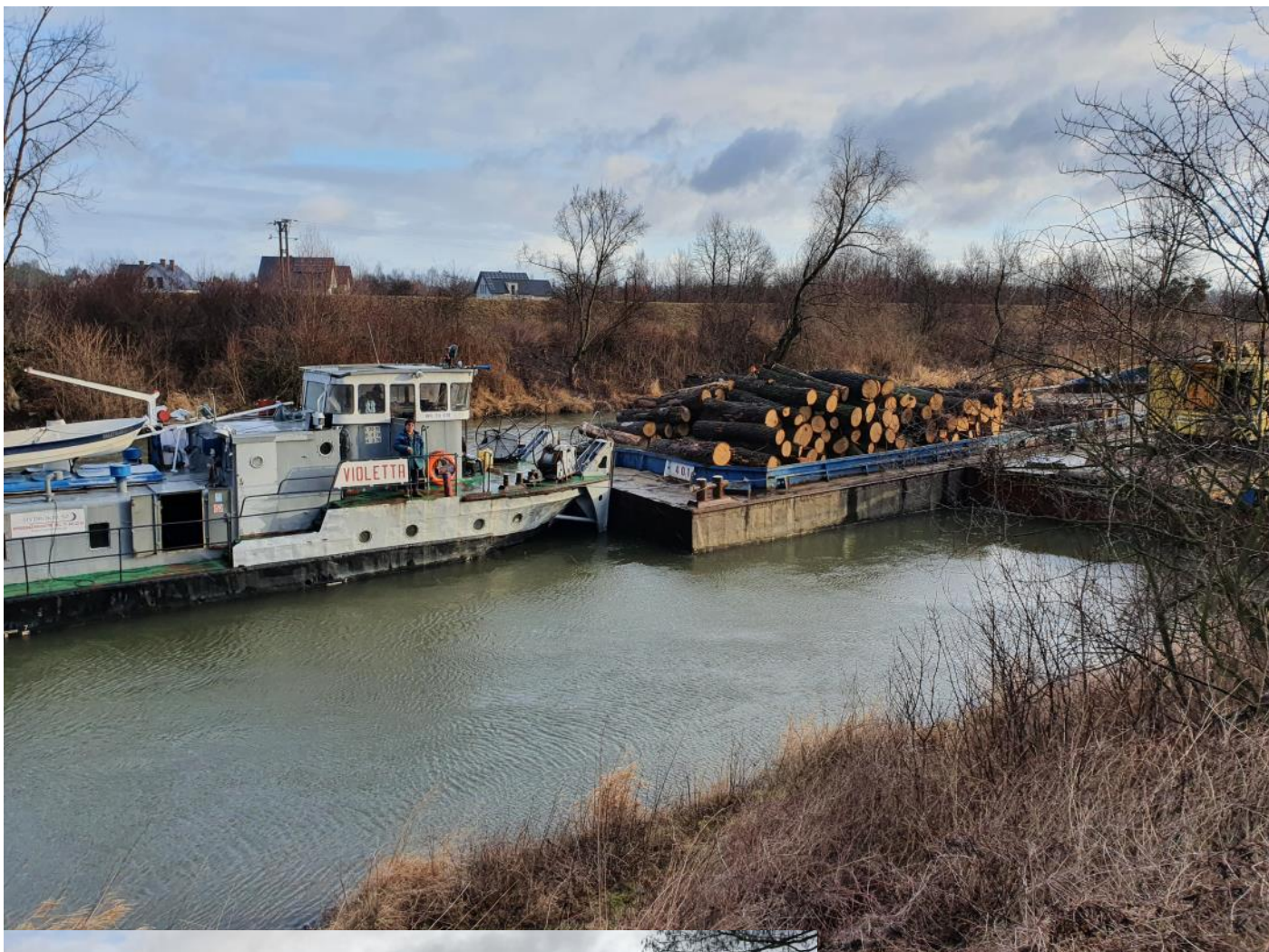
pozostałe 3 mają niestety jednostki wymagające remontów modernizacyjnych i znacznych nakładów finansowych między innymi w instalacje węglowodnych. Był dwóch krajowych Koksowni bez decyzji inwestycyjnych ze względu na wyeksploatowanie parku technologicznego i konieczne spełnienie norm środowiskowych w perspektywie około 5 lat będzie najprawdopodobniej wiązało się z ich zatrzymaniem. Konieczne jest wypracowanie konkretnych planów inwestycyjnych pozwalających na odtworzenie mocy produkcyjnych i unowocześnienie produkcji. Cieszą rozpoczęte niedawno inwestycje w Koksowni krakowskiej, ponieważ dają nadzieję na dalsze funkcjonowanie Koksowni mimo wyłączenia wielkiego pieca. Bateria uruchomiona w 1999 roku ma już 22 lata, dlatego za kilka lat będzie konieczna decyzja o remoncie modernizacyjnym (nie spodziewam się takiej decyzji po wygaszeniu wielkiego pieca). Ważne, że przeprowadzone zostanie odtworzenie urządzeń odpylających baterii.

Najnowocześniejszą koksownią w kraju pozostaje Koksownia Przyjaźń z Grupy JSW Koks natomiast najmłodsza Koksownią w Polsce i Europie jest Koksownia Częstochowa Nowa - Grupa Zarmen – średnia wieku baterii koksowniczych w Zakładzie wynosząca 4,66 roku daje perspektywę funkcjonowania Koksowni do 2045 a nawet 2050 roku!

*Cezary Miłoś
Komisja Historii SITPH*

Transport drewna drogą wodną Odry w Nadleśnictwie Oława

W Nadleśnictwie Oława w lutym i w marcu 2022 r. transportowano drewno drogą wodną. Jest to ważne wydarzenie historyczne, ponieważ w całym okresie po II wojnie światowej nie znam przypadku transportu drewna drogą wodną Odry w ramach gospodarki leśnej Lasów Państwowych.



Drewno zostało pozyskane w kompleksie stanowiącym wyspę na którą prowadzi stary most z ograniczonym tonażem, więc transport wodny był jedyną możliwością wywozu pozyskanego drewna.

Ścięte drzewa pocięte na mniejsze kłody i przetransportowano z lasu na brzeg rzeki. Stąd były załadowywane na barki chwytakiem dźwigu ustawionego na barce górnopokładowej.

W dalszej kolejności drewno było transportowane Odrzańską Drogą Wodną (z przejazdem przez służę Ratowice) do portu w Ratowicach,

gdzie było rozładowywane bezpośrednio na zestawy transportowe. Niniejsze wydarzenie ilustruje kilka zdjęć. Na jednym z nich firma transportowa, która podjęła się tego wyjątkowego wyzwania chwali się roz-



rozwieszonym na burcie pchacza banerem z napisem: „Pracujemy dla: Nadleśnictwo Oława PGL Lasy Państwowe”. Z całej akcji nakręcony będzie film (zdjęcia z ziemi i z drona), który będzie można obejrzeć na stronie internetowej Nadleśnictwa.

Informacje i fotografie – dzięki uprzejmości Grzegorza Pietruńko Nadleśniczego Nadleśnictwa Oława.

Ryszard Majewicz

Wydawnictwo FOMT

W roku 2022 opublikowaliśmy:

Tom 18 „Techniki w dziejach cywilizacji”. Czerpiąc z dotacji Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (Funduszu Promocji Kultury) kontynuujemy tradycyjną dla tego wydawnictwa problematykę historii przemysłu, ochrony zabytków i dziedzictwa cywilizacyjnego Polski.

Sporo uwagi poświęcamy dziedzictwu kultury technicznej, prowadząc ku historii rozwoju ciągnika Ursus i problemom ochrony i ekspozycji unikatowych już jego egzemplarzy. Raz jeszcze przybliżamy formułę Latającego Muzeum Motoryzacji. Jej przeniesienie na grunt ciągników może sprzyjać ochronie i tej sfery aktywności polskiej na gruncie techniki. Kolejny już raz przybliżamy też dziedzictwo kultury technicznej Warszawy,

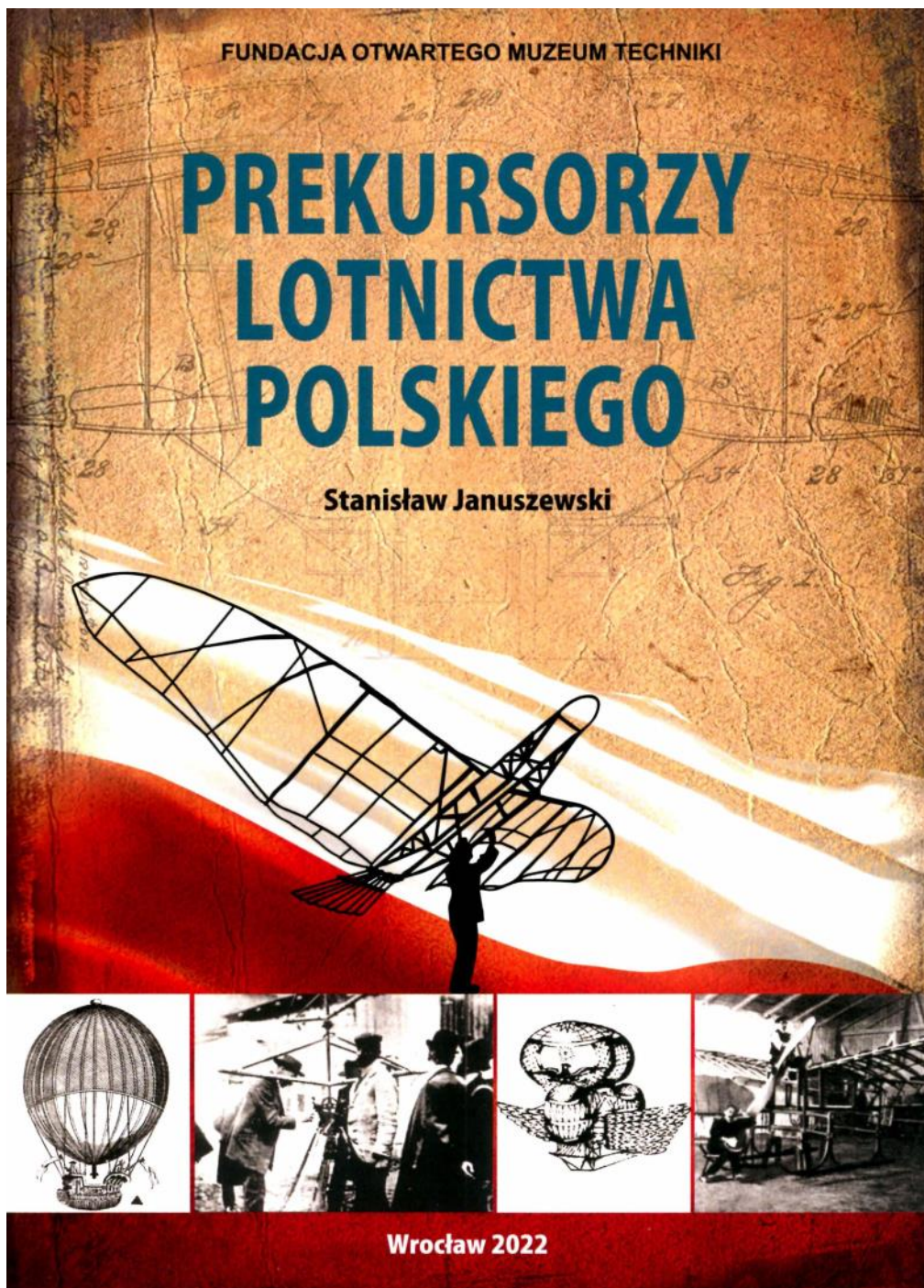
Sporo miejsca poświęcamy dziejom komunikacji i transportu szynowego, znaczonych okazałymi dworcami Bytomia i Katowic prowadzimy też w dzieje żeglugi śródlądowej i budownictwa wodnego. To Kanał Elbląski – perła w koronie budownictwa wodnego, jak i nieznanie szerzej kanały Międzychodzki, Jerzwałdzki czy Mazurski, a relikty ostatniego znacząco kształtują krajobrazy północno-wschodniej części naszego kraju.



Prowadzimy też w dzieje rzemiośle i przemysłu, w świat pracowni rzemieślniczych, fabryk i hut Galicji i Śląska.

Sporo miejsca poświęcamy dziedzictwu kultury lotniczej Polski. O walorach tego działu decydują prace znanych historyków myśli lotniczej Polski. Przybliżamy również polski dorobek na gruncie myśli wynalazczej XIX i XX wieku. Zamykamy ten tom, studium traktującym o dziedzictwie budownictwa wodnego lasów dolnośląskich, zaskakująco bogatym, zwłaszcza na obszarze Dolnego Śląska, ale warto byłoby zwrócić uwagę i na inne dzielnice kraju. Tym bardziej, że myśląc o lasach nie znajdowaliśmy dotychczas miejsca na wiążącą się z nimi problematykę techniczną. A warta jest zbadania i upowszechnienia, co sprzyjać będzie i jakości lasów i jakości naszego życia.

Wydaliśmy również publikację Stanisława Januszewskiego pt. „Prekursorzy lotnictwa polskiego”. Przybliży dzieło tych, którzy poszukując istoty i dróg rozwiązania kwestii lotu człowieka w przestrzeni powietrznej formułowali idee i myśli wyprzedzające czas, w którym wypadło im działać. Autor zaprasza do wędrówki śladem pionierów myśli lotniczej kreślących modele podstawowe statków powietrznych, balonu, sterowca, ornitoptera – skrzydłowca, śmigłowca, samolotu. W dziejach lotnictwa odkrywa karty mówiące o procesie przemiany, o zmianie preferencji, o trwałości i zastępowaniu jednych modeli podstawowych przez inne, o dziedzictwie, stanowiącym istotę kultury, o czerpaniu i przenoszeniu go ku przyszłości. Stanisław Januszewski zaprasza do spotkania z prekursorami polskiej myśli lotniczej, a znajdujemy wśród nich i takich, których dzieło – jak Stefana Drzewieckiego, Józefa Lipkowskiego czy Witolda Jarkowskiego – znalazło miejsce w annałach dziejów kultury lotniczej Europy i świata.



Akademia Archeologii Przemysłowej

Leszno-Wolsztyn

Zgodnie z planem spotkaliśmy się 22 sierpnia, w poniedziałkowe popołudnie pod Pałacem Mielżyńskich w Pawłowicach koło Leszna. Powitali nas Dy-

rią. Rodzina Pedów zgromadziła również kolekcję silników lotniczych i części rozbitych samolotów. Maciej Peda pokazał nam również produkcję replik traktorów Lanz Bulldog, które wykonuje od kilkunastu lat. Jest to tzw. mały Lanz model 1924, wykonywany od podstaw w kraju (odlewy korpusu silnika, tłoków, kół jezdnych) i montowany na miejscu z wykorzystaniem metod ślusarskich. Dotychczasowa produkcja przekroczyła 200 sztuk.

Rano, 23 sierpnia, wyruszyliśmy z dworca PKP w Lesznie do Wolsztyna. Miał być skład ciągnięty przez lokomotywę parową, lecz niestety podstawiono szynobus – lokomotywa miała jakiś ponadplanowy przegląd. Na miejscu po Parowozowni oprowadził nas osobiście Naczelnik placówki, będącej obecnie instytucją kultury województwa wielkopolskiego. Jest to ostatnia parowozownia na świecie, która obsługuje planowe przewozy pasażerskie lokomotywami parowymi. Najciekawszym punktem zwiedzania jest obrządzanie parowozu (usuwanie popiołu, uzupełnianie węgla i wody, smarowanie), które odbywa się po



Fot. 1 Gostyń. Muzeum Wojciecha Pedy

rektor Zakładu Doświadczalnego Pawłowice dr inż Marian Kamyczek oraz wieloletni kierownik Michał Kamiński. Zostaliśmy oprowadzeni po pawłowickim pałacu i uraczeni przez Dyrektora doskonałą gawędą zarówno o historii tego miejsca jak i okolic. Pałac z zewnątrz robi wrażenie, ale zachowane wnętrza są unikatowe i zrobiły na nas wrażenie ogromne, a szczególnie znajdujące się w doskonałym stanie olbrzymie oryginalne żyrandole.

Następnie w gronie powiększonym o rodzinę Pana Michała pojechaliśmy do pobliskiego Gostynia, do Auto Muzeum Macieja Pedy. Właściciel po krótkim wprowadzeniu oddał nas w ręce kilkunastoletniego Syna, który pokazał nam kolekcję, opowiadając o poszczególnych samochodach i innych zgromadzonych artefaktach. W ten sposób jest podtrzymywana rodzinna tradycja kolekcjonerska już w trzecim pokoleniu. Spośród kilkunastu zgromadzonych aut wyróżnia się Bugatti 35 i Komisbrot Hanomag z wiklinową, odbudowaną karose-



Fot. 2 Muzeum Bartosza Banasia

przyjeździe pociągu na stację w Wolsztynie, a parowóz zjeżdża do parowozowni. Niestety nam się te-



ją (zgodnie z dewizą św. Benedykta: Ora et labora) od 1070 roku. Z lubińskim klasztorem związany był pierwszy, podobno polski, kronikarz Gall Anonim. Obecnie kościół jest barokowy z widocznymi wcześniejszymi elementami romańskimi i gotyckimi. Prezbiterium, stalle, kaplice, zakrystia – wszystko tak bogate w detale, że 45 minutowe zwiedzanie pozostawia olbrzymi niedosyt. Dodatkowo ojcowie benedyktyni produkują likier ziołowy "Benedyktynka" o działaniu leczniczym, który można nabyć w przyklasztornym sklepiku, co oczywiście uczyniliśmy.

Ostatnim punktem tej sesji była wizyta w gospodarstwie rolnym w Dalabuszkach, gdzie jego właściciel Bartosz Banaś – konstruktor i majsterkowicz - zaprezentował nam zabawowy pojazd zrobiony z dwóch przednich połówek WV golfów, posiadający dwa silniki, dwie kierownice, obie osie skrętne i pedały obsługiwane przez każdego z pasażerów, co wymaga współpracy i koordynacji ruchów wszystkich jadących. wyścigowy swojego syna.

Jacek Król

Żegluga

Holownik parowy „Radgost”

Holownik Parowy Radgost jest wpisany do rejestru zabytków, choć nie zachował kompletnej maszyny, czy kotłowni jak Nadbor/ Stanowi on jednak pamiątkę po złotych latach żeglugi odrzańskiej, choć dziś to głównie opolski symbol harcerstwa. Niezwykła osoba, która go uratowała- Druhna Maria Markuszewska dziś spogląda na przechodniów nawet z Muralu w centrum Opolu.



Fot. 1 Mural Druhny Marii Matuszewskiej w Opolu

Holownik został zbudowany w 1949 roku w ramach tzw. „Kontraktu Holenderskiego” obejmującego zakup dziewięciu holowników z przeznaczeniem na

środkową i dolną Odrę. Kadłub i nadbudówki zbudowała stocznia Bijkers Maatschapij w Gorinchem. Maszyna główna i mechanizmy pomocnicze są dziełem N. V. Boel'es Scheerswerven Maschinenfabrick. Kocioł powstał w J&KSmits Kinderdiik. Po przekazaniu go Polsce, pełnił służbę pływając po Odrze pod numerem rejestracyjnym KŻ-III-599. Kadłuby holowników typu „Jarowid” wykonano w konstrukcjach spawano-nitowanych, przy czym z uwagi na większą ich długość i długość wałów napędowych szczególnie nacisk położono na wytrzymałość podłużną, którą zwiększono prowadząc nieprzerwanie przez środkową część statku nadbudowę odpowiednio silnej konstrukcji.

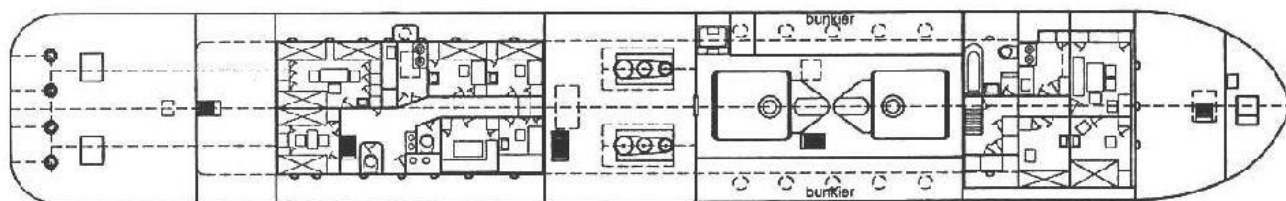
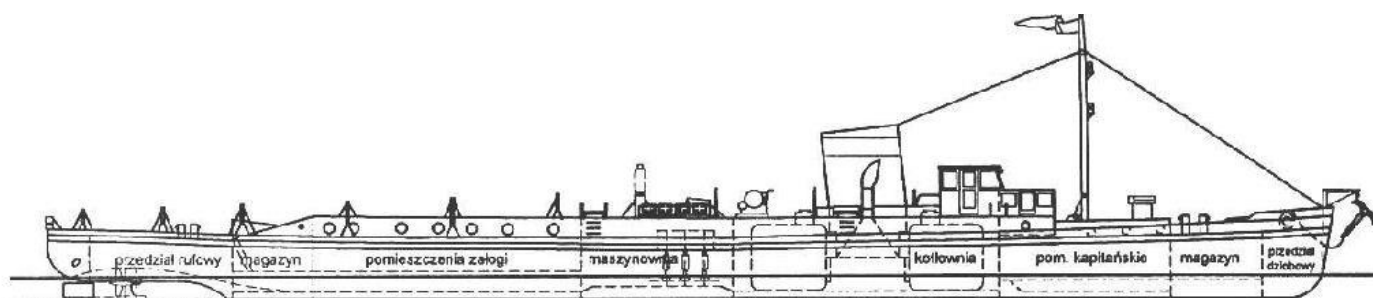
W połowie lat siedemdziesiątych, wyeksploatowany i zniszczony holownik służył jako barka – koszaraka (zaplecze noclegowo - socjalne) dla pracowników służby remontowej w Januszkowicach. W roku 1978 porzuconym statkiem zainteresowała się dh Maria Markuszewska (drużynowa powstałej w 1965 roku 41 Harcerskiej Drużyny Żeglarskiej), poszukująca wówczas obiektu, który służyłby jako



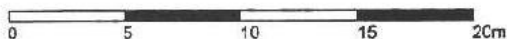
Fot. 2 Zestaw holowany przez tzw. Dużego Holendra pod Lubiążem

przystań dla harcerzy – żeglarzy. Jak sama opowiada, nie starała się o pozyskanie tak dużej jednostki: „Posłałam do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej do Ś.P. pana Kurka i powiedziałam, że chciałam zrobić mały stateczek, bo nie mam gdzie

trzymać żagli. I on na to- Druhno- tam w Januszkowicach stoi taka barka/koszarka, to był holownik parowy Radgost. Niech sobie go druhna weźmie. Za darmo. Ja byłam przekonana, że to jest jakiś 5-metrowy stateczek. No i pojechaliśmy w lutym 1978



HOLOWNIK KLASY JAROWID 1948 ROK



Fot. 3 Holownik klasy Jarowid — schemat



Fot 4. Radgost w 2020 roku

roku i patrzę się a to prawie 60 metrów długości, 30 pomieszczeń. Ja się na nim gubiłam. To wszystko było zdewastowane – nie było szyb, nie było podłóg. I pomyślałam sobie- I co bierzemy to Marysia? Oczywiście, że bierzemy! Zrobimy z tego przystań, taką harcówkę na wodzie. I tak to się zaczęło”.

Pierwszym etapem były roboty stoczniowe w Kędzierzynie Koźlu zrobili mi przegląd dna. Jeździliśmy tam z Opola z drużyną harcerską na prace bosmańskie, najpierw wyczyściliśmy statek ze smoły a potem pomalowaliśmy go. Wszystko dzięki pracy ponad dwudziestu harcerzy. I tak roboty stoczniowe ukończone zostały na to na jesieni 1979. Kolejne trzy lata pracy społecznej mojej, harcerzy i uczniów opolskich szkół kosztowało doprowadzenie statku do stan używalności, przebudowa wnętrza statku- kajut, maszynowni, kotłowni. Ja sama czyściłam, piłowałam, odtwarzaliśmy podłogi, okna. Po ukończeniu prac, bez problemu dostałam zezwolenie na postój na kanale Ulgi w Opolu i tak powstała przystań harcerska o nazwie „Barka”. Od tego czasu holownik funkcjonował prawie nieprzerwanie do roku 2003, stale remontowany, odnawiany i utrzymywany przez 41 Harcerską Drużynę Żeglarską. W trakcie lipcowej powodzi z 1997 roku, statek został zdryfowany do ujścia Kanału Ulgi i nabrął wody. Z uwagi na niebezpieczeństwo zniszczenia mostu przez dryfującą 60-cio metrową jednostkę, podjęto

decyzję o zdetonowaniu ładunków wybuchowych i zatopieniu statku. Godzinę przed wybuchem, do Opola dotarła wiadomość o zmniejszaniu się fali powodziowej. To uratowało „Barke”. Niemniej jednak całe wyposażenie jednostki zostało zniszczone. Po powodzi, holownik został przetransportowany i odremontowany w PPHU „Navistor” – sp. z o.o. w Dobrzenu Wielkim. Cały remont i odbudowa elementów statku został przeprowadzony ze środków wygospodarowanych przez Towarzystwo Przyjaciół 41 HDŻ, bo poprzedni właściciel chciał ją sprzedać. Towarzystwo przyjaciół 41 Drużyny Harcerskiej Drużyny Żeglarskiej odkupiło go od Harcerzy. „Za to co stworzyłam musiałam zapłacić 23 tysiące złotych. I taki wrak już wrócił. Już zdewastowany, już bez szyb, bez podłóg znowuż. Wszystko co żelazne to złomiarze zabrali. Bez bulaji. Ale statek wrócił. Popłakałam się trochę, ale skoro tak- to wzięliśmy się znowuż ostro do pracy. I teraz mamy nowe podłogi, szyby. I znowuż mamy na statku wykłady, spotkania, zbiórki., ale już pod szyldem Towarzystwa Przyjaciół 41-Harcerskiej Drużyny Żeglarskiej, której ja od 1997 roku jestem prezesem” Opowiadała podczas spotkania z przedstawicielami FOMT Dh Maria Markuszewska. Ostatni remont poszycia przeszedł w 2015 roku. Obecnie w planach jest odbudowa komina parowca.

Mariusz Gaj

Holownik parowy „Andreas”



Fot 1. W rejsie

Powstał w 1944 roku w stoczni braci Wiemann na Haweli. Liczy 35,18 m długości i 6,93 m szerokości. Napędową stanowi silnik parowy o potrójnym rozprężeniu

"Andreas" to ostatni holownik zbudowany w Niemczech dla ruchu na wodach śródlądowych. Powstał na zlecenie firmy „Bittkow & Geisler” mającej siedzibę w Dorotheenhof w Brandenburgii w intencji wprowadzenia go do służby jako holownika, który miał mieć silnik spalinowy MAN o mocy 350 KM. Budowę rozpoczęto w 1944 roku, ale podczas ciężkich nalotów w październiku 1944 roku "Andreas", znajdujący się jeszcze na pochylni, został mocno uszkodzony. Armator nie był też w stanie pozyskać silnika MAN.

Stocznia zdecydowana była jednak dokończyć budowę statku, jeśli już nie jako holownika motorowego, to jako parowego, tym bardziej, że dysponowała silnikiem parowym o potrójnym rozprężeniu, pochodzącym z holownika "Saaleck" z 1925 r. "Saaleck" został zmotoryzowany w stoczni Wiemann w 1937 r., a silnik parowy zachowano "na wszelki wypadek". Teraz ożył na „Andreasie". Jednak pierwotne wymiary statku liczą-



Fot 2. Andreas w porcie, 2005

cego 23,54 m długości i 5,70 m szerokości nie były wystarczające dla dużego holownika parowego. Tak więc kadłub został ponownie rozcięty i powiększony do długości 35,18 m i szerokości 6,93 m. Wprowadzono też dyszę Corta. Jednak dopiero w 1949 roku firma „Maschinen- und Dampfkesselfabrik Ottensener Eisenwerke” z Hamburga-Altony mogła dostarczyć kocioł parowy.. Był to kocioł okrętowy typu szkockiego, z dwoma falistymi płomieniówkami i 132 rurkami dymowymi o powierzchni grzewczej 92 m² „. Dostarczał parę nasyconą o ciśnieniu 16 atm. Z powodu dalszych trudności statek oddano do eksploatacji dopiero w 1952 roku i skierowano go do holowania barek na drogach wodnych Łaby i Saale.

Po wprowadzeniu żeglugi pchanej statek służył już, z tylko jako generator pary do ogrzewania biur huty

szkła Strahlau w Berlinie.

W 1991 r. pozyskało go Berlińsko-Brandenburskie Towarzystwo Żeglugowe. Pod jego flagą odbył szereg rejsów, np. w 1993 roku z okazji 804 rocznicy powstania portu w Hamburgu, w 1999 roku z okazji stulecia kanału Dortmund - Ems oraz w 2003 roku z okazji święta portu w Ruhrort. "Andreas" stał się jedną z historycznych atrakcji podczas corocznego żeglowania po Kanale Finow.

Niestety w 2010 r. doszło do eksplozji kotła parowego. Jednostka stanęła w historycznym porcie Berlina. Do dzisiaj oczekuje sponsorów, którzy zechcieliby sfinansować remont kotłowni i szereg kosztownych prac związanych z przywróceniem jednostki do ruchu.

Stanisław Januszewski

Lotnictwo

Lotnictwo wojskowe Albanii

W dniu 1 kwietnia 2009 r., praktycznie bez jakiegokolwiek rozgłosu medialnego w naszym kraju Albania weszła do NATO.

Jest to jeden z raczej cichych członków tego Sojuszu, który stara się stać na uboczu wielkich wydarzeń światowych. Warto przedstawić po krótku historię i stan lotnictwa tego kraju.

Albania posiada swoje siły powietrzne (Forcat Ajrore Shqiptare), które zatrudniają ok. 1400 osób (w 2000 r. było ok. 3500) oraz posiadały w pierwszej dekadzie XXI w. co najmniej 17 sprawnych statków powietrznych. Oprócz tego w Albanii stoi kilkaset nieużywanych od lat myśliwców chińskiej produkcji J-2 (MiG-15bis), J-5 (MiG-17), J-6 (MiG-19), oraz J-7 (MiG-21F13), a także bombowce H-5 (Il-28) z których większość znajduje się obecnie w bardzo złym stanie. Niektóre znajdują się w podziemnych hangarach wydrążanych w górach. Dziwne, że mimo upływu tylu lat od upadku komunizmu nie zostały one sprzedane prywatnym kolekcjonerom na Zachodzie, albo po prostu na złom. W 2005 r. Albania wycofała (zakonserwowała) z użycia operacyjnego swoje ostatnie myśliwce Shenjang J-7 (chińska kopia MiG-21F13). Planowano je zastąpić kupionymi z drugiej ręki nowszymi MiG-21MF/bis, MiG-23 lub nawet F-16A, jednak do dziś tego nie uczyniono. Od tego czasu armia Albanii użytkowała jedynie śmi-

głowce oraz ostatnie 4 samoloty Shijiazhuang Y-5B (chińska kopia An-2).



Fot 1. MiG-15bis

W XXI w. otrzymali oni m.in. zachodnie śmigłowce: 1 Augusta A109C, 3 Augusta Bell AB209A-1, 7 AB206C-1. Po 1990 r. znakiem przynależności państwowej Albanii stała się czerwono-czarna kokarda (wcześniej była to czerwona gwiazda na czarnym tle). Co ciekawe, w czasach komunizmu nie było w Albanii w ogóle lotnictwa cywilnego. Nawet samoloty sportowe latały w barwach wojskowych, a cała organizacja lotnictwa należała wyłącznie do armii. Komunistyczna Albania nie posiadała więc znaków rejestracyjnych ICAO (obecnie LA-...).

Wciąż mało znaną kwestią jest użycie lotnictwa albańskiego w wojnie domowej w 1998 r., a także w konflikcie w Kosowie rok później. Jeśli chodzi o rok 1998, to głośna była sprawa ucieczki dwóch albańskich pilotów do Włoch samolotem JJ-2 (chińska kopia MiG-15UTI) n/b 3-26, którzy odmówili rozkazu zaatakowania strajkującej ludności cywilnej. Jeśli chodzi o konflikt w Kosowie w 1999 r., to media z reguły milczą na temat lotnictwa albańskiego. W tym cza-



Fot 2. F-7A

sie Albania przerzuciła na granice z Kosowem połowę swej armii. Oddziały serbskie czasem wkraczały na te tereny i dochodziło do starć z regularną armią albańską. Od albańskiego znajomego uzyskałem informację, iż Forcat Ajrore Shqiptare próbowały wspierać swoje oddziały samolotami J-6 oraz J-7, z których 3 zostały zestrzelone 10 czerwca przez serbskie MiG-21bis lub MiG-29 pociskami R-60. Serbskie MiGi pochodziły prawdopodobnie z 83LAP/JRviPVO. Albańska opł podobno uszkodziła też serbskiego MiG-29. Dochodziło też do spotkań albańskich myśliwców z maszynami NATO, ale oczywiście nie otwierano do siebie ognia. Udział albańskich myśliwców w konflikcie nad Kosowem w 1998 r. opisuje też po krótku Jefim Gordon w swoich monografiach lotniczych serii „Famous Russian Aircraft” brytyjskiego wydawnictwa Crecy Publishing. Sięgając głębiej w historię, pierwsze próby utworzenia lotnictwa wojskowego w Albanii u boku armii austro-węgierskiej uczyniono w 1918 r. zamawiając w Austrii 3 samoloty Lohner, jednak samolotów tych nie dostarczono. Albańskie lotnictwo wojskowe powstało w 1947 r., gdy Sowieci dostarczyli samoloty Jak-9 (12 sztuk, kod NATO: „Frank”) i Po-2 (kod NATO: „Mule”). Cały rozwój lotnictwa albańskiego znajdował się pod pełną radziecką kontrolą, aż do zerwania stosunków z ZSRR i nawiązania współpracy z Chinami w 1961 r. Wkrótce potem Albania wystąpiła z Układu Warszawskiego. Sowieci zbudowali w Albanii także kilka własnych baz lotniczych. Jedną z nich założono na wyspie Sazan, tylko 70 km od Włoch. W czasie Zimnej Wojny albańskie lotnictwo brało ograniczony udział w potyczkach powietrznych między Układem Warszawskim, a NATO. Przykładowo w dniu 23 grudnia 1957 r. albańskie Shenjang'i przechwyciły amerykańskiego T-33 (nr. fabr. 514413) i zmusiły go do lądowa-

nia w swoim kraju. Samolot ten do dziś znajduje się w albańskim muzeum, choć obecnie przedstawia sobą wartość złomu. Doszło także do co najmniej jednego przechwycenia zachodniego samolotu pasażerskiego oraz kilku balonów szpiegowskich NATO.

Jeszcze u progu XXI w. większość albańskich samolotów była produkcji chińskiej. Około 2000-2005 r. Albania posiadała formalnie 3 pułki myśliwskie i 3 szturmowe stacjonujące

m.in. w Durres Szijak, Kucove i Valona. Ówczesny stan techniczny Armii Albańskiej był tragiczny. Najprawdopodobniej albańskie samoloty latały już bardzo rzadko. W Albanii widoczny był także brak nowych urządzeń lotniskowych. Np. na lotnisku w Tiranie (stolica Albanii) do późnych lat 90. nie było radaru. Jednocześnie trzeba przyznać, że mechanicy albańscy musieli być doskonale wyszkoleni, skoro przez tyle lat potrafili utrzymać w kondycji lotnej takie zabytki jak J-6 (MiG-19), H-5 (Ił-28) czy nawet J-2 (MiG-15). Prawdopodobnie opanowali produkcję części zamiennych w prowizorycznych zakładach. Ogólnie rzecz biorąc większość sprzętu armii albańskiej pod koniec lat 90. przedstawiała stan techniki z lat 60. Albania była jedynym europejskim użytkownikiem chińskich kopii MiGów i Iliuszynów. Przykładowo, ostatnie myśliwce J-2 (MiG-15bis) zostały wycofane z albańskich jednostek myśliwskich dopiero w 2005 r. Pod koniec XX w. Albańskie Siły Powietrzne zostały użyte bojowo w czasie dwóch konfliktów. Pierwszym z nich była wojna domowa w latach 1997-1998. Niezadowolenie większości społeczeństwa albańskiego z pogarszającej się sytuacji gospodarczej i rządów prezydenta Berishy doprowadziło na początku 1997 r. do wybuchu zamieszek i w rezultacie do zachwiania stabilności kraju. Protesty nasiliły się zwłaszcza na południu kraju, gdzie niektóre miasta zostały opalone przez ich mieszkańców. W czasie tych zamieszek Sali Berisha rozkazał lotnikom zaatakować strajkujący tłum w mieście Vlora na południu państwa. Pewnego marcowego dnia z lotniska Rinas koło Tirany wystartował JJ-2 (MiG-15UTI) z dwoma pilotami na pokładzie. Po starcie piloci dowiedzieli się o ww. rozkazie prezydenta i skierowali samolot w stronę Vlory.

Na szczęście zamiast zaatakować cywilów, zdecydowali się na ucieczkę do Włoch i poproszenie o azyl polityczny. Lecieli jednak samolotem bojowym i obawiali się zestrzelenia przez włoskie myśliwce, więc kontynuowali lot na bardzo małej wysokości, prawie dotykając fal Adriatyku, poniżej zasięgu radarów. Wylądowali bezpiecznie na jednym z włoskich lotnisk lokalnych (Galatina), które było o 100 m krótsze niż przewiduje instrukcja JJ-2. Ludność albańska okrzyknęła ich bohaterami, lecz nie mogli wrócić do Albanii z powodu sądu wojennego, który skazał ich za nie wykonanie rozkazu. Potem pojawiały się w mediach informacje, że nie zostali uniewinnieni do dziś i nadal nie mogą wrócić do ojczyzny. Obecnie żyją we Włoszech. W czasie tego konfliktu strajkujący tłum zniszczył także co najmniej jednego Z-5 (Mi-4) z eskadry rządowej za pomocą siekier...

Albańskie lotnictwo wojskowe było podzielone na pułki, które zawierały co najmniej 3 eskadry (skwadrylje). Każda skwadrylja formalnie posiadała 15-20 samolotów. Po chińskich kopiach MiGów pozostało w Albanii wiele kierowanych pocisków powietrzne-powietrze typu RS-2US (AA-1 "Alkali") oraz K-13 (AA-2 "Atoll"), które także zakonserwowano. Są to najprawdopodobniej w większości

chińskie kopie tych radzieckich rakiet.

Naziemna obrona przeciwlotnicza u progu XXI w. dysponowała pociskami S-75 Wołchow/Dźwina (SA-2 "Guideline") oraz przenośnymi rakietami przeciwlotniczymi HN-5, będącymi chińskimi kopiami radzieckich pocisków 9K32 Strieła-2 (SA-7 "Grail"). Oprócz tego armia albańska dysponuje standardową artylerią przeciwlotniczą dla państw byłego Układu Warszawskiego, jak np. armata S-60 czy samobieżnymi ZSU-57-2 (a raczej ich chińskimi kopiami Typ 80 2x57 mm). W najbliższym czasie należy się spodziewać nowego zachodniego sprzętu tego rodzaju.

Obecnie siły zbrojne Albanii nie posiadają już samolotów bojowych. Za podstawowe zadania Albańskich Sił Powietrznych w XXI w. uważa się transport środków na potrzeby własne oraz NATO. W 2003 r. Albania oficjalnie poparła amerykański atak na Irak, jednak nie wzięła w nim udziału.

Załączone zdjęcia przedstawiają albańskie myśliwce Shenjang, których setki zmagazynowano na lotniskach. Znajdują się tam nadal, a ich przyszły los nie jest znany (źródło fotografii: Wikipedia).

Jakub Marszałkiewicz

Miscelania

O cudach świata w 1912 roku

Jeden z miesięczników amerykańskich rozpiął ankietę do wybitniejszych uczonych w Europie i

Ameryce ze zapytaniem, jakie odkrycia i wynalazki, dokonane w ostatnim stuleciu, przeciwstawićby mogli słynnym w starożytności »siedmiu cudom świata«. Odpowiedzi nadeszło 800. Najwięcej głosów otrzymały: 1.. . telegraf bez drutu, 2. telefon, 3. lotnictwo współczesne, 4. radium, 5. Środki przeciwdrobnoustrojowe, 6. analiza spektralna, 7. promienie Röntgena

podano za „Gwiazdka Cieszyńska”, nr 66 z 16.08.1912 s.5

Stanisław Januszewski

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
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.