

Sierpień i wrzesień na statkach – przed powodzią

Wyjątkowo upalne lato tylko podsyciło wśród wrocławian chęć obcowania z Odrą. Irena, Nadbór i Wróblin na brak zainteresowania nie narzekały. W pierwszej połowie sierpnia wrocławska galeria BWA zorganizowała dwudniowe wydarzenie, którego głównym tematem była Odra. W sobotę 10 sierpnia 2024 odbył się spacer prowadzony przez mgr. inż. Ryszarda Majewicza, będącego członkiem Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, który przypomniał historię obiektów wrocławskiego kanału Miejskiego. Dzień później na Nadborze odbył się koncert Michała Zygmunta z Odra Sound Design, który za pomocą muzyki i nagrań



dźwiękowych zabrał uczestników w wielowymiarową dźwiękową podróż, której inspiracją była siła rzeki.

Również w sierpniu zaprosiliśmy mieszkańców na kolejny dzień otwarty, czyli AHOJ na statku. Takie wydarzenia staramy się organizować przynajmniej raz w miesiącu. Jest to doskonała okazja aby przy dźwiękach muzyki i z kubkiem kawy zwiedzić zabytkowe jednostki i porozmawiać o ich historii.

Początek września zupełnie nie zapowiadał tego, co przyniesie jego dalsza część. W pierwszym tygodniu miesiąca zaprosiliśmy na wydarzenie pod nazwą ART na statku. Odwiedzający mogli obejrzeć wystawę kolaży autorstwa Uli "Wczesnej" Jagielnickiej pt. "Wielka Ryba Ze Złomu Połykająca Okręty i inne historie". Na górnych pokładach Ireny, Nadbora i Wróblina umieszczone zostały sztalugi z obrazami, które doskonale wpisywały się w te przestrzenie. Podczas wydarzenia na dolnym pokładzie Ireny można było również skorzystać z możliwości wybrania tatuażu z gotowych wzorów





od Agnieszki Dąbrowskiej oraz wykonania go na miejscu. Przyjemną atmosferę letniego popołudnia

dopełniały dj-skie sety przygotowane przez wrocławskich selektorów: dj Bessus oraz Dub-a-Ratz Sound System.

W drugiej połowie września na statki dotarły niepokojące informacje o nadchodzącej powodzi. Ekipa FOMT bez zbędnej zwłoki rozpoczęła przygotowania statków do zapowiadanego podniesienia poziomu Odry. Stan wody w awanporcie śluzy Szczytniki podnosił się systematycznie przez kilka dni. Na szczęście dzięki włączeniu przez RZGW nowych polderów zalewowych wyraźnie wyhamował. Woda podniosła się o około 1,5 metra, ale dzięki naszym przygotowaniom, zarówno my jak i armatorzy jachtów szukających u nas schronienia, mieli jak bezpiecznie dotrzeć na jednostki.

Zapowiedzi kolejnych wydarzeń w Fundacji Otwartego Muzeum Odry patrz:

www.facebook.com/FundacjaOtwartegoMuzeumTechniki i www.instagram.com/nastatku71

Ula Jagielnicka

HISTORIA AERONAUTYKI

Balon nad Europą

Minął rok od pokazu balonu w Paryżu, ale w Londynie – stolicy kraju rewolucji przemysłowej, sceptycznie przyjęto nowy wynalazek. Pokaz małego balonu Zambecariego 25.11.1783 r. lodów nie przełamał, inaczej niż w Szkocji, w której za sprawą aeronauty Jamesa Tytlera z entuzjazmem przyjęto nowy wynalazek. W Anglii większe zainteresowanie towarzyszyło już inicjatywie młodego Włocha, Vincenzo Lunardi (1754 - 1806), o którym mówiono jako o sekretarzu Francesco Maria Venanzio d'Aquino, księcia Caramanico (1738 – 1795) ambasadora Lombardii w Anglii .

Wraz z przyjacielem George Biggin razem postanowili zademonstrować balon Londynowi . Biggin i Lunardi nie posiadali fortuny. Uciekli się do publicznej subskrypcji i szybko zdołali zgromadzić środki wystarczające na budowę balonu. Z jedwabnej tkaniny zbudowali aerostat o średnicy 9,6 m wypełniony wodorem. Wystawili go na widok publiczny w Lyceum, w którym odbywały się coroczne wystawy malarstwa, za opłatą, która upoważniała



Vincenzo Lunardi

też do wstępu na pole wzlotów. Tam też zgłosili się chętni do lotu, m.in. Joseph Banks, botanik, prezes Royal Society, towarzysz podróży kpt. Jamesa Cooka .

Zdawało się, że sprawy postępują naprzód, gdy nagle pojawiły się problemy. Francuz Moret ogłosił w połowie sierpnia, że zamierza wykonać lot i próbę taką podjął. W obecności wielu widzów nie udało mu się jednak nadmuchać balonu. Zdenerwowana publiczność doprowadziła do zamieszek, grożąc Moretowi ukamienowaniem. Władze były tym zajściem zaniepokojone, obawiały się by nie powtórzyło się podczas imprezy organizowanej przez Lunardiego. Jego występ zapowiedziano na 15 września 1784 r. na Artillery Ground w Londynie. Przybyło tam ok. 200 000 londyńczyków spragnionych widowiska.

Młody Włoch oświadczył, że może dowolnie kierować lotem, a to przy użyciu dwu płaskich wioseł, każdego o długości ok. 1,5 m. Lunardi z psem, kotem i gołębiem zajął miejsce w koszu, a obok niego i George Biggin, ale szybko okazało się, że balon nie wypełniony w pełni nie jest unieść ich obu. Lunardi wzniósł się więc samotnie. Balon leciał na niewielkiej wysokości kilkunastu co najwyżej metrów. Lunardi przyziemił na polu kukurydzy by uwolnić kota, który źle się poczuł i ponownie wzniósł się by kontynuować lot już na dużej wysokości. Aeronauta lądował w Standon Green End.

Lot ten traktowano w kategoriach wielkiego sukcesu aeronauty. Co ciekawe, to wszystko co wyrzucił z kosza: flagę, wiośła, prowiant, zostało podarte na strzepy przez ludzi, którzy dzielili między sobą te „święte relikwie”. Gdy jedno z wioseł spadło nad Londynem, młoda kobieta, sądząc, że to sam Lunardi został wyrzucony z balonu, zachorowała. Jej wzruszenie było tak wielkie, że w kilka dni później zmarła. Gdy Lunardi powrócił do Londynu, został uroczystie przyjęty przez Lorda Mayora, a także króla Anglii. Jego balon wystawiono na widok publiczny w Panteonie, który odwiedziło tysiące londyńczyków. Lunardi uważał to wydarzenie za wyjątkowe, ciesząc się ogromną popularnością, odwiedzane także przez kobiety, podziwiające zarówno balon jak i odwagę aeronauty. Lunardi w równej mierze zachwycony był ich urodą, ciekawością wrażeń aeronauty z lotu, zachwytem nad jego odwagą, a także składanym propozycjom towarzyszenia mu w locie. Młodego aeronautę odznaczono kapitanem pułku artylerii, w miejscu jego lądowania postanowiono wznieść pomnik.



*Pokaz balonu Lunardiego po locie 15.09.1784 r.
w londyńskim Panteonie*

Ten lot zapoczątkował serię innych. 16 października 1784 r. Londyn odwiedził słynny już Jean-Pierre Blanchard (1753 – 1809), a pierwszym Anglikiem, który wzniósł się z nim w przestworza był John Sheldon, anatom, chirurg i członek Royal Society. Już wcześniej, 29 września, próbował on wznieść się balonem swego projektu, zbudowanym przez handlarza Allena Keegana, ale balon ten stanął w



Pokazy balonowe Vincenzo Lunardi w Anglii w 1784 r.

płomieniach w czasie startu.

12 listopada inny Anglik, który w kilka lat później miał zastąpić jako aeronauta - James Sadler, z zawodu cukiernik, wzniósł się w Oksfordzie i lądował w Hartvell, niedaleko Aylesbury. 17 km pokonał z prędkością ok. 100 km/godz. W maju 1785 r. Sadler (1753 – 1828) podjął próbę przelotu z Londynu do Francji, ale lądował w ujściu Tamizy do Kanału La Manche.

Balonowe loty prowadził w tym czasie także Harper, który 4 stycznia 1785 r. wzniósł się w Birmingham. 19 tego samego miesiąca Richard Crosbie (1755-1806) wykonał lot w Dublinie, a 23 marca Francesco Zambecari (1752 – 1812) i admirał Edward Vernon (1723 – 1794) wznieśli się w Londynie. Aeronautą czynnym na gruncie Wielkiej Brytanii był też wspomniany wyżej Vincenzo Lunardi (1754 -1806), który po pierwszym locie postanowił w pełni poświęcić się aeronautyce. 12 maja 1785 r. dokonał w Londynie kolejnego lotu, już na nowo zbudowanym aerostacie.

Jego przyjaciel, Biggin, nie porzucił swoich planów. Wraz z Lunardim zorganizował lot, w którym obaj 29 czerwca 1785 r. wznieśli się powietrze w towarzystwie młodej damy - panny Sage



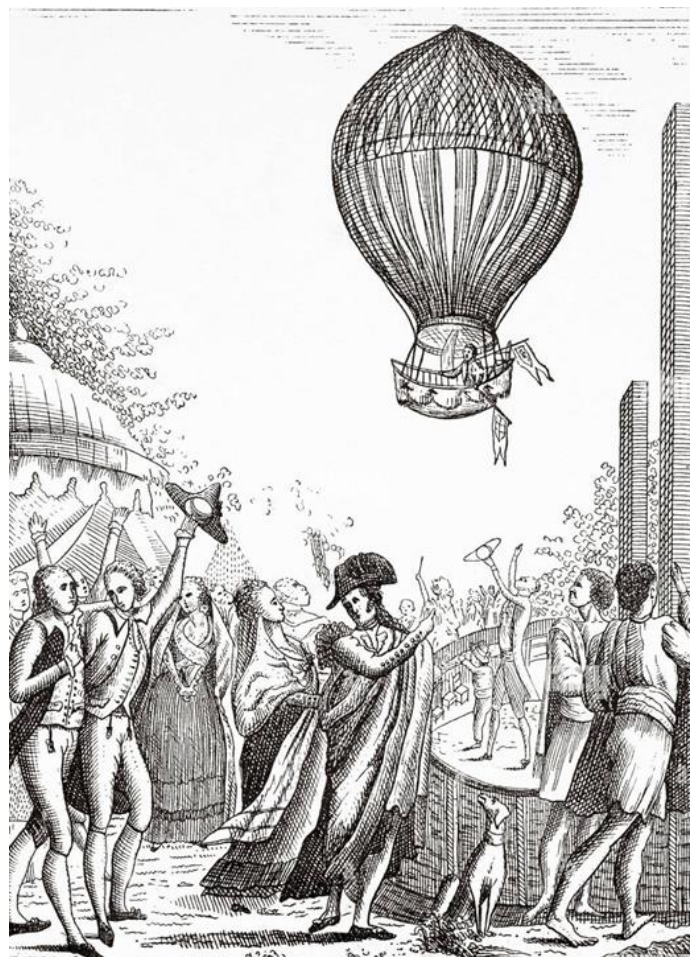
Pomnik w miejscu lądowania balonu Lunardiego w Szkocji 5.10.1785 r.

Lunardi prowadził loty w wielu miastach Anglii i Szkocji. Prowadząc pokazy opracował urządzenie ratunkowe dla rozbitków. Urządzenie to składało się z czegoś w rodzaju pustego metalowego koła,

dość dużego i wypełnionego powietrzem. Dzięki niemu człowiek mógł z łatwością unosić się na powierzchni wody. 2 sierpnia 1787 roku Lunardi, lecąc ponad Calais, przeprowadził niezwykle eksperyment, który w tamtych czasach był bardzo poważnie rozważany. Otóż lecąc tuż nad falami morza łatwo przy użyciu dwu wiosł sterował aerostatem. Szczęśliwie zakończył podróż w porcie Calais, gdzie witał go spory tłum widzów zgromadzonych na molo.

Z Anglii Vincenzo Lunardi dotarł do Paryża, gdzie nawiązał korespondencję z Lordem Williamem Hamiltonem (1730 - 1803), angielskim ambasadorem w Neapolu, i wrócił do ojczyzny. Młody Włoch dokonał wzlotu w Palermo, dwu kolejnych w Neapolu, w obecności króla, a następnie udał się do Hiszpanii, gdzie w latach 1792 - 1794 roku prowadził pokazy, w czasie dramatycznych wydarzeń rewolucji francuskiej.

W Madrycie przyjął go król Hiszpanii. Aeronauta wykonał w tym mieście trzy wzloty. W ich trakcie



Pokaz balonu Lunardiego w Madrycie 12.08.1792 r.

eksperymentował z konstrukcją kosza swego balonu, który w czasie lotu przybierać miał formę chińskiego pałacu lub zaczarowanego lasu. Dokonując tych lotów prowadził też obserwacje meteorologiczne, na dużych wysokościach opróżniał butelki pełne wody, z którymi powracał na ziemię, ale wypełnionymi już pobranym na wysokościach powietrzem.

Pierwszy wzlot dokonany w Madrycie, miał miejsce 12 sierpnia 1792 roku. Aeronauta lądował po przebyciu 20 km.

Sensacyjny przebieg miał trzeci lot wykonany w obecności króla i królowej 8 stycznia 1793 r. Aeronauta zakończył swój lot w Horcajo. Tam wieśniacy, początkowo przerażeni, wzięli go za świętego spadłego z nieba i w tryumfie zanieśli do kościoła parafialnego.

Lunardi podczas swych lotów w Hiszpanii z kosza balonu, z użyciem gołębi pocztowych wysyłał listy do gubernatora Madrytu. Po podróży do Hiszpanii Lunardi udał się do Portugalii, do Lizbony, gdzie 24 sierpnia 1794 roku urządził swój pierwszy lot, sprawozdanie, z którego publikowała portugalska prasa.

„O wpół do szóstej - pisał Lunardi - po wzniesieniu się na dużą wysokość, na której odczuwałem działanie dość intensywnego zimna, wróciłem niżej i rzuciłem kotwicę, która się nie zahaczyła, a wiatr uniósł balon. Moja kotwica wkrótce zaczepiła się o jakiś korzeń, ale właśnie w chwili, gdy miałem się zatrzymać, lina pękła i balon ponownie wzniósł się w powietrze. O siódmej godzinie, będąc na wysokości jednej ligi (ok. 4800 m SJ), wiatr skręcił na północ i obawiając się, że zanieś mnie w morze, pociągnąłem za linę zaworu, która niestety pękła; pozostałem więc bez zaworu i bez kotwicy. O siódmej piętnaście balon dotknął ziemi, tak gwałtownie, że dwudziestofuntowy worek został wyrzucony z kosza, a balon, wyładowany po raz drugi, wzniósł się znowu bardzo szybko.

O siódmej czterdzieści pięć balon powrócił do niższych rejonów, ale wiatr był nadal bardzo inten-

sywny; kosz uderzył o ziemię i włóknął się, bez możliwości zatrzymania go przeze mnie. Kilku okolicznych węglarzy przestraszyło się na widok mojego globu i poszło w poszukiwaniu broni palnej, której użyli przeciwko mnie. Swoje bezpieczeństwo zawdzięczałem tylko szybkości mojego biegu. Podczas przeciągania gwałtowny wstrząs spowodował przewrócenie się mojego kosza; ostatni worek balastu, moje butelki, kufer i inne przedmioty zostały wyrzucone, a globus, uwolniony od całego tego ciężaru, wzniósł się ponownie na znaczną wysokość. Była ósma wieczorem i stało się dla mnie niewiadomym, czy zmierzam do lądu, czy do oceanu. Zacząłem robić otwory w dolnej części balonu, by stracić trochę gazu i móc lądować. O wpół do ósmej dotknąłem ziemi, tym razem zdecydowanie. Ponieważ nie miałem kotwicy, a wiatr był wciąż silny, byłem wleczony po ziemi. Widząc, że nic mnie nie powstrzyma, przygotowałem się do skoku z mojej galerii i tak dobrze się przygotowałem, że chwilę później, ledwie balon dotknął ziemi znalazłem się w pozycji leżącej na plecach” .

Balon pozbawiony ciężaru aeronauty, wzniósł się wysoko i Lunardi nigdy go już nie zobaczył. Było to zmartwienie, ale większą była radość, że był cały, nie złamał ani ręki, ani nogi.

Jego lot trwał 3 godziny i 5 minut, a najwyższa wysokość jaką balon osiągnął wynosiła ok. 6000 m. Balon przebył dystans ponad 70 km. Aeronauta powrócił do Lizbony następnego dnia. Witła go tam spora grupa widzów jego pokazu, zaniepokojona jego wcześniejszym zniknięciem. Prowadzono go do domu wśród oklasków i okrzyków radości. Później, we wrześniu 1789 r. Vincenzo Lunardi prowadził loty w Neapolu, a w 1790 r. na Sycylii. Tam jego pierwszy w dziejach lot trwał dwie godziny.

Później powrócił do Portugalii, gdzie też zmarł w Lizbonie.

Stanisław Januszewski

HISTORIA LOTNICTWA

„Rita”... 80 lat później

“W nocy 22/23 IV 1944 r. zrzucono na terenie Podolszyn 7 skrzyń na spadochronach, 2 następne w Przychojcu i Rudzie. Zawartość: broń, amunicja, materiały wybuchowe. Na skrzyniach napisy angielsko-polskie. Jeden z samolotów 4 motorowy, angielski, zniszczony, załoga uszła w lasy”.

Tyle mówił meldunek wywiadu Narodowej Organizacji Wojskowej (NOW) z powiatu leżajskiego. W innym dokumencie z epoki zapisano:

“W dniu 25 IV [1944 r.] w miejscowości Siedlanka (na północ od Leżajska) znaleziono 8 zasobników spadochronowych z materiałem wybuchowym, bronią, amunicją i radiostacją nadawczą” .

Gdy zapoznałem się z tym dokumentem zauważyłem różnicę w datach, zaś teren zdarzenia się zgadzał. Powoli wracał obraz sprzed lat gdy w 1985 r. w czasie studiów będąc na spotkaniu z Mikołajem Kunickim ps. „Mucha” usłyszałem z jego ust o brytyjskim samolocie typu Handley Page “Halifax”, który wiosną 1944 r. spadł na polską ziemię w pobliżu Rudnika nad Sanem. Wiosną 1998 r. wyjechałem w teren, w okolice Rudnika n./Sanem i Leżajska gdzie przeprowadziłem szereg wywiadów, które zaprowadziły mnie do mieszkańców Rudnika n./Sanem pamiętających tamto zdarzenie. Co robił nad Sanem brytyjski Handley Page “Halifax”? Chciałem uzyskać odpowiedź na to pytanie więc przyszedł czas na listy.



Mural związany z historią "Rity" na szkole w Tarnogórze



Ścieżka historyczna poświęcona załodze "Rity" w Tarnogórze

List nadszedł z Royal Air Force Escaping Society Charitable Fund. Organizacja ta formalnie zamknięta w 1995 r. zrzeszała lotników, którzy wymknęli się z niemieckiej niewoli lub uciekli z obozów jenieckich i zdążyli powrócić do Wielkiej Brytanii przed 8 V 1945 r. czyli przed dniem zwycięstwa. Jednakże list poza ogólnikami i kilkoma adresami instytucji brytyjskich list nie zawierał żadnych konkretów. Więcej światła rzucił kolejny list z Warsaw'44 Club podający min. część danych osobowych załogi znaną z Sanu w którym jego sekretarz honorowy Alan H. Bates (DFM) zapisał: „Mam dwóch członków naszego klubu, którzy byli w załodze Storey'a, telefonowałem do nich i wysłałem im kopię pana listu. Eddie Elkington-Smith trafił do niewoli, teraz żyje w York. Wally Davies mieszka w Reading, spędził trochę czasu z rodziną w Polsce zanim Rosjanie wysłali go do Włoch... Eddie mówi, że nie zostali zestrzeleni, ale jako, że blisko strefy zrzućcia ładunków dla partyzantów zmienili dobyte paliwo na zbiorniki zapasowe i to zatrzymało pracę silnika. Wkrótce po przerwaniu pracy przez dwa silniki, jako że lecieli nisko musieli w pośpiechu wyskoczyć na spadochronach. Rozmawiając z Elkie przez telefon dowiedziałem się że ich samolot był pierwszym ze 148 Dywizjonu RAF

ze sterem w kształcie litery "D". Sugeruję, że mógł to być sabotaż, on też jest tego zdania, chociaż nie wie tego na pewno”...

Po kilku tygodniach miałem pierwsze konkrety historii znaną z Sanu. Samolot był ze 148. Squadronu Specjalnego Przeznaczenia RAF, część załogi trafiła do niewoli, kilku lotników jeszcze żyło. W nocy 23/24 IV 1944 r. Handley Page "Halifax" II JP-224 FS-A poleciał z Włoch, z bazy w Campo

Cassale koło Brindisi do Polski ze

zrzutem dla placówki Armii Krajowej (AK) o kryptonimie "Klacz" pod Puławami. Nad była Republika Czechosłowacką – wówczas nad Państwem Słowackim - na trasie dolotowej do Polski, samolot został zaatakowany i uszkodzony przez nocnego myśliwca Luftwaffe. Z powodu kłopotów z pracą silników, po północy załoga opuściła swój samolot na spadochronach. Czterema lotnikami zaopiekowali się partyzanci z Batalionów Chłopskich (BCh). Przerzucono ich - W/O T. Storey, Sgt. C. Keen, Sgt. J. Hughes i Sgt. P. Stradling - potem przy pomocy żołnierzy Armii Krajowej (AK) w zasańskie lasy, skąd samolotem sowieckiego lotnictwa odlecieli do Kijowa. F/Sgt. E. Elkington Smith i W/O O. W. Congdon trafili do niemieckiej niewoli. Sgt. W. Davies do końca okupacji ukrywał się w okolicy Łańcuta. W niedzielę 23 IV 1944 r. na loty do okupowanej Polski wyznaczono 19 samolotów, w tym osiem z polskimi załogami z 1586. Eskadry Specjalnego Przeznaczenia (ESP). Na bastion AK "Klacz 901" położony siedem km na południe od Opola Lubelskiego w pobliżu wsi Franciszków na Lubelszczyźnie miał polecieć Handley Page "Halifax" JP-224 FS-A W/O T. Storeya załadowany dziewięcioma zasobnikami i 12 paczkami. Leciał na tą placówkę w towarzystwie drugiej maszyny JP-220 FS-K W/O Chalka. Z operacji tej załoga W/O T. Storeya nie

powróciła do bazy Campo Cassale. Dla dowódcy tej załogi był to trzeci i ostatni lot do Polski. Po kilku dniach drogą radiową z kraju podobno przyszedł radiogram nr. 939 Sgt. W. Daviesa z informacją, że „reszta załogi w od.[dziale] part.[yzanckim]”. Niemiecki meldunek donosił, że „15 km na południowy wschód od Rudnik [n./Sanem] spadł nieprzyjacielski samolot. Prawdopodobnie załoga wyskoczyła na spadochronach i zbiegła. Zarekwirowano ulotki w języku węgierskim i rosyjskim”. Były to ulotki przygotowane do zrzutu na jugosłowiańskie i węgierskie miasta. Bastion AK „Klacz 901” tej nocy zrzutu nie przyjął a detale tej operacji udostępnił mi krakowski jej badacz Stniśław M. Jankowski. Handley Page „Halifax” JP-224 FS-A o imieniu własnym „Rita” wystartował z lotniska Campo Cassale w o godz. 19.20 i wg. planu, pięć godzin później załoga „Rity” miała dokonać zrzutu na placówkę-bastion AK „Klacz 901”, gdzie na nich czekano tej nocy. Lot miał być „standardowy” czyli trwający 9-10 godzin.. Pilot wybrał trasę dolotową nr. 3 prowadzącą nad Morzem Adriatyckim, Dalmacją i Choarwacją , nad jeziorem Balaton i nad Tatrami. Załoga „Rity” należała do doświadczonych i to zadanie znane jako „Operation 40” miało być ich kolejną, misją. Anglik W/O Thomas Storey, dowódca załogi w RAF-ie służył od 1940 r. F/Sgt Charles Keen także był Anglikiem, Sgt. Caradog Hughes był Walijszczykiem, F/Sgt. Patrick Stradling – Irlandczykiem zaś W/O Oscar Congdon – Kanadyjczykiem (dla niego był to 33 lot z tą załogą). F/Sgt. Walter Davies wykonywał 49 operację bojową zaś F/Sgt. Edward Elkington-Smith miał za sobą 1920 godzin w powietrzu. Czterech Anglików, Walijszczyk, Irlandczyk i Kanadyjczyk – załoga „Rity” była więc złożona z lotników pochodzących z różnych krain Commonwealthu, których kapryśny los rzucił do 334 Skrzydła Specjalnego Przeznaczenia.

Po kilku latach powstał zrealizowany przeze mnie film dokumentalny pt. „Rita” spod Tarnogóry. Drukiem ukazała się historia jej załogi. Minęła dobą pocztą listową i za pomocą poczty elektronicznej pewnego dnia odezwała się do mnie.... Rita Storey,

która oglądając wspomniany film zapragnęła odwiedzić Polskę Najwięcej zrobił a jednak lokalna społeczność pod kierownictwem Edwarda Kaka. W liście do mnie napisał, że:



Kamień upamiętniający historię "Rity" spod Tarnogóry

„Jako mieszkańcy Tarnogóry, wzięliśmy w swoje ręce sprawę upamiętnienia w ten czy inny sposób wydarzeń które się działy na terenie naszej wsi w okresie II Wojny Światowej ale nie tylko... 22 kwietnia 2012 roku na mojej łące w odległości około 200 m od miejsca upadku [Handley Page] „Halifaxa” JP 224 odsłonięto skromny kamienny obelisk... a później to się samo potoczyło...23 kwietnia 2013 roku Pani Rita Storey w obecności swoich córek - między innymi Jennifer Elkin - która nawiązała z Panem kontakt [mailowy], odsłoniła tablicę pamiątkową z nazwiskami członków załogi [Handley Page] „Halifaxa” JP-224, rok później Pani Rita ponownie zawitała do Tarnogóry z córkami... W 2017 roku odsłonięto tablicę w Hucie Podgórskiej skąd ewakuowano czterech członków załogi do Związku Radzieckiego [ZSRR] i odsłonięto także

szlak rowerowy Rita-Tarnogóra-Krzyszów-Ulanów-Jarocin-Huta Podgórna (gmina Harasiuki), wszystko z samorządami gmin: Nowa Sarzyna, Krzyszów, Ulanów, Jarocin, Harasiuk. W 2018 r. otwarto trasę rowerową Batalionów Chłopskich prowadzącą obok miejsca gdzie był umiejscowiony bunkier gdzie się ukrywali lotnicy w lesie pod Tarnogórą. Na koniec wydaliśmy w 2021 roku tłumaczenie książki córki pilota T. Storeya pt. „Specjalne przeznaczenie. Tajna Wojna Załogi Halifaxa 148 Eskadry”....

15 sierpnia 2024 r., w 80 lat później w Tarnogórze doszło po raz kolejny do spotkania rodzin kilku z ww lotników z mieszkańcami Tarnogóry, których rodziny ratowały ich przed niemiecką niewolą. Od kilku lat w Tarnogórze funkcjonuje ścieżka

rowerowa o nazwie „Rita”, prowadząca do gminy Harasiuki, skąd z 1944 r. samolotem transportowym typu Li-2 sowieckiego lotnictwa, dzięki pomocy polsko-radzieckiego oddziału partyzanckiego dowodzonego przez Michała Kunickiego, udało im się odlecieć na „Wielką Ziemię”. Na szkole w Tarnogórze powstał świetny mural zaś w miejscu lądowania postawiono kamień i tablicę informacyjną każdego turystę wzbogacającą o dane z kwietnia 1944 r. wydarzenia. Tak trzymać... Tak należy propagować lotnicze historie sprzed lat, które najwięcej znaczą dla bliskich lotników oraz dla mieszkańców miejscowości, gdzie miały miejsce.

Andrzej Olejko

Zagraniczni lotnicy w polskiej ekipie na Challenge 1934 i ich samoloty

Każda ekipa tego konkursu składała się z dwóch osób: pilota i mechanika. Na Challenge 1934 zgłosiły się ekipy z zaledwie 4 krajów: Polski, Niemiec, Włoch i Czechosłowacji. **Co ciekawe, do ekipy polskiej zgłosił się Brytyjczyk** Walter MacPherson z mechanikiem Peterem Q. Reiss'em (samolot DH-80A o znakach G-ABMD, nr startowy 81) **oraz Austriak** Ness Wanneck z mechanikiem Erichem Meindl'em (samolot Meindl A.VIII z silnikiem Siemens-Halske 14a o mocy 160 KM, nr startowy 82, rejestracja nieznana).

Brytyjski DH-80A był specjalnie skonstruowany na ten konkurs i posiadał bogatą mechanizację skrzydeł w postaci slotów na całej rozpiętości płata, klapy do lądowania oraz śmigło o zmiennym kącie nastawienia (tzw. zmiennym skoku).

Na podstawie szczątkowych informacji internetowych udało się odnaleźć pojedyncze dane na temat samolotu Meindl A.VIII oraz jego prawdopodobne zdjęcie w „polskim” czerwono-srebrnym malowaniu z numerem startowym 82. Dotąd nie było ono w Polsce publikowane. Zgłoszony Austriak z nieznanymi powodami ostatecznie nie wziął udziału w konkursie,

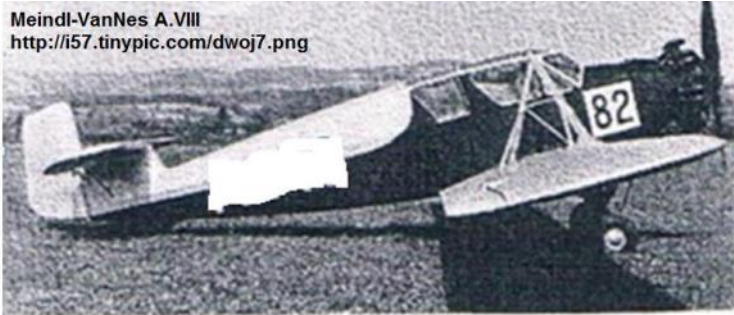
natomiast Brytyjczyk najpierw po próbach technicznych uplasował się na 27 miejscu, a następnie podczas lotu okrężnego (trzeci etap konkursu od końca) musiał się wycofać z powodu defektu silnika.

Na forum <http://www.sim-outhouse.com/sohforums/archive/index.php/t-17-p-42.html> opublikowano zdjęcie samolotu Meindl-VanNes A.VIII (A.8) pod adresem <http://i57.tinypic.com/dwoj7.png> z informacją, iż egzemplarz ten nosił najpierw rejestrację A-146, a potem OE-DEU. Przynajmniej Meindl A.VIII był rozwinięciem samolotu A.VII, używanego m.in. w Austrii oraz w Etiopii. Zdjęcie wspomnianego DH-80A ze znakami G-ABMD można znaleźć na stronie <https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/207922:3/>

Samoloty ekipy polskiej na Challenge dostały specjalne narodowe czerwono-srebrne malowanie, które obowiązywało także na samolotach zagranicznych pilotów będących w polskiej drużynie. Na zdjęciu widać wyraźnie, że zarówno brytyjski DH-80A oraz austriacki A.VIII takie barwy otrzymały.



Meindl-VanNes A.VIII
<http://i57.tinypic.com/dwoj7.png>



DH-80A o znakach G-ABMD, nr startowy 81

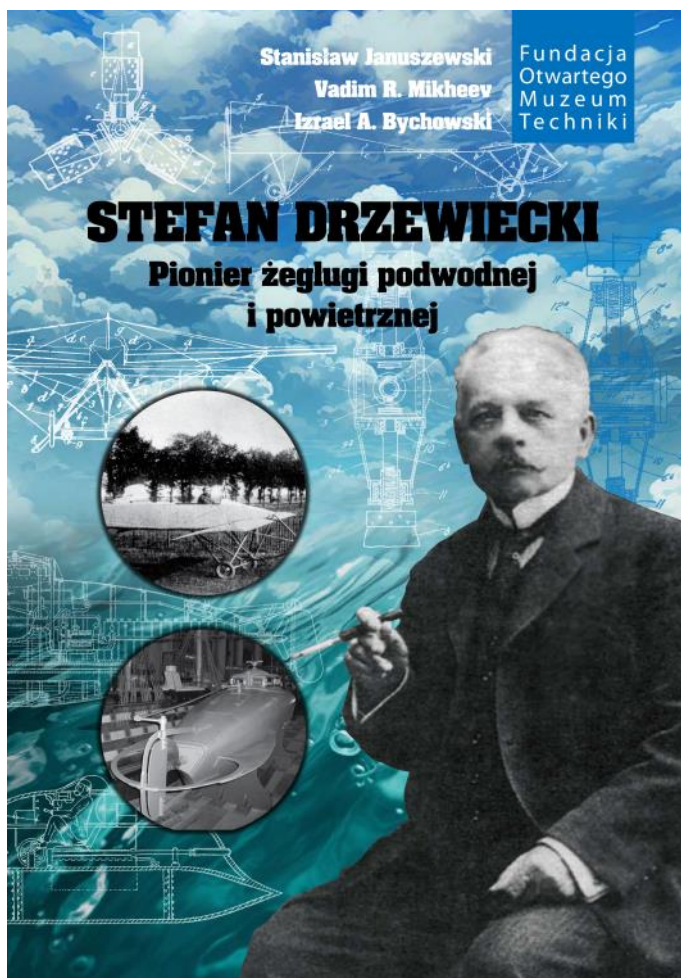


M. Krzyżan, Międzynarodowe turnieje lotnicze 1929-1934, wyd. WKiŁ,
 Warszawa 1988



Jakub Marszałkiewicz

Stefan Drzewiecki, Pionier żeglugi podwodnej i powietrznej



Pod red. Stanisława Januszewskiego Fundacja Otwartego Muzeum Techniki skierowała do druku obszerną monografię Stefana Drzewieckiego, w której wykorzystano wiele nieznanych materiałów pochodzących z archiwów rosyjskich i francuskich oraz z prasy rosyjskiej, francuskiej i polskiej. Jej autorami są również historycy rosyjscy. To Vadim R. Mikheev wybitny znawca dziejów lotnictwa rosyjskiego XIX i pocz. XX wieku oraz komandor Izrael A. Bychowski – historyk żeglugi podwodnej, niestety zmarły u progu pracy nad tą książką. Bogato ilustrowana praca liczy ponad 300 stron. Będzie można ją nabyć w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Informację zamieścimy na stronie www.fomt.pl. Zakładamy, że ukaże się w październiku 2024 r.

Nakład ograniczony. Koszt egz. 150 zł

ZABYTKI TECHNIKI

30 lat temu — Zabytki techniki

Zespół Ekspertów ds. Architektury, Urbanistyki i Krajobrazu Kulturowego przy Ośrodku Dokumentacji Zabytków w Warszawie wydał wnioski i wygłoszone referaty z konferencji. Tematem konferencji, która odbyła się 9-10 czerwca 1994 roku we Włocławku, była „Rewitalizacja zabytków techniki, Nowe życie w starych zakładach przemysłowych”. Konferencję pod patronatem Ministra Przemysłu i Handlu (Marek Pol) zorganizował Wojewoda Włocławski (Kazimierz Tułodziecki) i prezydent miasta Włocławka (Urszula Palińska) oraz zespół Ośrodka Dokumentacji Zabytków w Warszawie. Czytając tę publikację interesującym jest, że w latach transformacji ustrojowej i przemian gospodarczych w ogóle pochylono się nad zabytkami

przemysłowymi podejmując temat ochrony zarówno dziedzictwa przemysłowego jak i kultury technicznej. W ciągu dwóch dni obrad przedstawiono doświadczenia w ochronie zabytków przemysłowych, krajowe, zagraniczne i aktualną politykę wobec dziedzictwa kultury technicznej oraz programy adaptacyjne konfrontując je z założeniami polityki przemysłowej państwa, i podstawami europejskiej polityki ochrony dziedzictwa technicznego i przemysłowego. Na zakończenie specjalna komisja złożona z przedstawicieli następujących instytucji; Wojewódzki Konserwator Zabytków we Włocławku (Elżbieta Celińska), Muzeum Ziemi Kujawskiej i Dobrzyńskiej (Janina Dąbrowska), Wojewódzki Urząd Pracy we

Zespół Ekspertów ds. Architektury, Urbanistyki i Krajobrazu Kulturowego przy Ośrodku Dokumentacji Zabytków w Warszawie wydał wnioski i wygłoszone referaty z konferencji. Tematem konferencji, która odbyła się 9-10 czerwca 1994 roku we Włocławku, była „Rewitalizacja zabytków techniki, Nowe życie w starych zakładach przemysłowych”. Konferencję pod patronatem Ministra Przemysłu i Handlu (Marek Pol) zorganizował Wojewoda Włocławski (Kazimierz Tułodziecki) i prezydent miasta Włocławka (Urszula Palińska) oraz zespół Ośrodka Dokumentacji Zabytków w Warszawie. Czytając tę publikację interesującym jest, że w latach transformacji ustrojowej i przemian gospodarczych w ogóle pochyłono się nad zabytkami przemysłowymi podejmując temat ochrony zarówno dziedzictwa przemysłowego jak i kultury technicznej. W ciągu dwóch dni obrad przedstawiono doświadczenia w ochronie zabytków przemysłowych, krajowe, zagraniczne i aktualną politykę wobec dziedzictwa kultury technicznej oraz programy adaptacyjne konfrontując je z założeniami polityki przemysłowej państwa, i podstawami europejskiej polityki ochrony dziedzictwa technicznego i przemysłowego. Na zakończenie specjalna komisja złożona z przedstawicieli następujących instytucji; Wojewódzki Konserwator Zabytków we Włocławku (Elżbieta Celińska), Muzeum Ziemi Kujawskiej i Dobrzyńskiej (Janina Dąbrowska), Wojewódzki Urząd Pracy we Włocławku (Wojciech Jakubowski), Urząd Miasta Włocławka (Barbara Kuczera), sekretarz konferencji (Ewa Nekanda-Trepka), Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Helena Raczyńska), Zespół Ekspertów Ośrodka Dokumentacji Zabytków z Warszawy (Michał Smoktunowicz), Wydział Urbanistyki, Architektury i Nadzoru Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego we Włocławku (Jan Ziemianowicz), sformułowała wnioski. Ogólne wnioski oparto na podstawie wniosków zawartych w wygłoszonych referatach, wnioskach zgłoszonych w dyskusji oraz na piśmie.

Wnioski ogólne były następujące:

1. W czasach przemian gospodarczych istnieje szczególna konieczność zadbania o zachowanie dziedzictwa przemysłowego, które jest takim samym dobrem kulturowym jak pałace, zamki, miasta, etc.
2. Konieczność zadbania o zachowanie dziedzictwa przemysłowego jest obowiązkiem nie tylko resortu kultury, a przede wszystkim resortów przemysłu i handlu, przekształceń własnościowych, gospodarki przestrzennej i budownictwa, wojewodów oraz samorządów lokalnych. Akty prawne i finansowe powinny przede wszystkim uwzględniać; a) korelację ustaw o przekształceniach własnościowych, własności skarbu państwa i prawa upadłościowego z ustawą o ochronie dóbr kultury, b) umożliwienie jednocześnie finansowania działań rewitalizacyjnych z różnych źródeł, c) stworzenie systemu preferencji kredytowych i podatkowych w ramach, od dawna postulowanych, preferencji dla wszystkich obiektów zabytkowych, d) powołanie agencji zarządzającej przemysłowym „mieniem niechcianym” (analogicznej do agencji rolnej skarbu państwa), e) instytucjonalne wyodrębnienie Skarbu Państwa.
3. Stare zespoły fabryczne i pojedyncze budynki znakomicie nadają się do wykorzystania na różnorodne nowe funkcje (mieszkania, usługi, handel, administrację, rekreację, szkolnictwo, muzea, placówki kultury, rzemiosło a także pokazową produkcję). Nazywamy to rewitalizacją, a więc przywróceniem obiektom życia i obiektów życia. Rewitalizacja polega na: a) zachowaniu obiektów – nie zamykamy drogi do przyszłego ich zagospodarowania poprzez fizyczne zniszczenie, b) znalezieniu nowej funkcji – dominować tu musi realizm, ekonomia i praktyczność, c) znalezieniu partnerów do realizacji projektu, zapewniających

różne źródła finansowania i różnorodne wykorzystanie, d) znalezieniu systemu organizacyjnego zapewniającego jasny i skuteczny proces decyzyjny, e) przeznaczeniu na rewitalizację odpowiedniego czasu i zapewnieniu spokoju w działaniu, f) wyeksponowaniu walorów estetycznych obiektów, g) określeniu osoby odpowiedzialnej za całość prac z równoczesnym określeniem jej kompetencji.

4. W opracowywanych planach zagospodarowania przestrzennego należy przewidywać zachowanie starych zespołów i struktur przemysłowych z sugestią zmiany funkcji – jako realizacji istotnych celów publicznych.
5. Wojewódzcy konserwatorzy zabytków na podstawie inwentaryzacji i dokumentacji historycznej winni określić chronione wartości obiektów przemysłowych tak, by umożliwić stosunkowo swobodne przekształcenia i modernizację.
6. Konieczna jest społeczna i polityczna promocja działań rewitalizacyjnych zarówno w sferze zasad ogólnych jak i przy poszczególnych obiektach. W ramach promocji, niniejsze wnioski zostaną przekazane do ministrów przemysłu i handlu, przekształceń własnościowych, gospodarki przestrzennej i budownictwa, pracy i polityki społecznej, ochrony środowiska i zasobów naturalnych, finansów, kultury i sztuki, generalnego konserwatora zabytków, wojewódzkich konserwatorów zabytków, wojewodów, wszystkich uczestników konferencji, a ponadto zostaną opublikowane w czasopiśmie samorządowym „Wspólnota”, by trafić do samorządów lokalnych.
7. Całość wyników konferencji wraz z wygłoszonymi referatami winna być opublikowana w odrębnym wydawnictwie.
8. Dzięki ostatniemu punktowi możemy wrócić pamięcią do świetnych wniosków konferencji we Włocławku, z przed 30. laty. Pytanie tylko, co z nich pozostało? Miało być tak pięknie a tak wiele obiektów straciło życie bo dysyden- tom wydawało się, że teren jest cenniejszy niż stare zabudowania do rewitalizacji.

*Ewa Grzegorzak-Łoposzko
Komisja Historii SITPH*

Ostródzka Brama Garncarska

Początki Ostródy datują się na lata 1270 – 1302, kiedy to Krzyżacy po ujarzmieniu pruskiego plemienia Sasinów wzniesli drewnianą warownię, wokół której powstała niewielka osada targowa. Miejsce, w którym ją zbudowano było w zasadzie wyspą, od zachodu bowiem granczyło z brzegiem Jeziora Drwęckiego, a od północy i południa z widłami rzeki Drwęcy. Był to dobry punkt pod względem obronnym, ponieważ można było strzec zarówno przejścia przez Drwęcę, jak i drogi wodnej wzdłuż rzeki. Ponadto tu, na dawnym szlaku bursztynowym, przecinały się trakty handlowe z południa na północ i z zachodu na wschód.

Nazwa miasta prawdopodobnie pochodzi od

miejsowości Osterode (dzisiaj Osterode am Harz) będącej w przeszłości dziedziczną własnością książąt brunszwickich w Dolnej Saksonii, z którego to rodu wywodził się założyciel grodu nad Drwęcą – Luter. Według historiografii niemieckiej nazwę „Osterode” interpretuje się jako „karczowisko na wschodzie” (Rodung im Osten). Również w gwarze polskiej spotykamy słowo „rudować”, które znaczy „karczować”.

Jak mówi legenda najstarszą placówką Krzyżaków był... dąb. Pierwsze krzyżackie przyczółki utworzone na prawym brzegu Wisły, po przeprawieniu się z Nieszawy, to kilka chałup otoczonych drewnianą palisadą i czasami nasypem ziemnym. Zanim



*Panorama Ostródy, rys. Johanna Dewitza z 1750 r. Legenda:
1. Zamek, 2. Brama Garncarska, 3. Brama Kościelna, 4. Kościół – obecnie Dominika Savio, 5. Polski Kościół, 6. Rzeka Drwęca, 7. Brama Łazienna, 8. Furta wodna (Schlosstor)*

zbudowano wieżę obronno-obszerną, jej funkcję mogło spełniać duże drzewo stojące na placu warowni.

Również Ostróda początkowo nie miała murów obronnych. Dostępu do grodu bronił wał drewniano-ziemny, na koronie którego prawdopodobnie znajdowała się palisada. Zabudowa pierwotnie była drewniana i składała się ze strażnicy oraz pod-



Fragment miasta w obrębie ulic: Wyspiańskiego, Mickiewicza i Reymonta, lata 80. XX w., fot. J. Liberacki

grodzia. Budowę zamku murowanego z czerwonej cegły rozpoczęto dopiero w 1349 roku, a więc w kilka lat po utworzeniu urzędu komtura (1340-41). Zamki komturskie ciągnęły się łańcuchem przez państwo zakonne i stawiano je co 20 – 30 kilome-

trów, tak by z jednego było widać drugi. Dzięki temu można było nadawać sygnały świetlne i dymne o nadciągającym niebezpieczeństwie, a ponadto bracia-rycerze będący w drodze zawsze mogli zatrzymać się na noc w zamku, stosownie do reguły Zakonu zakazującej nocowania poza warownią.

Zamek ostródzki był obiektem wydzielonym z miasta i okalała go fosa zasilana z głównego koryta Drwęcy. Mury

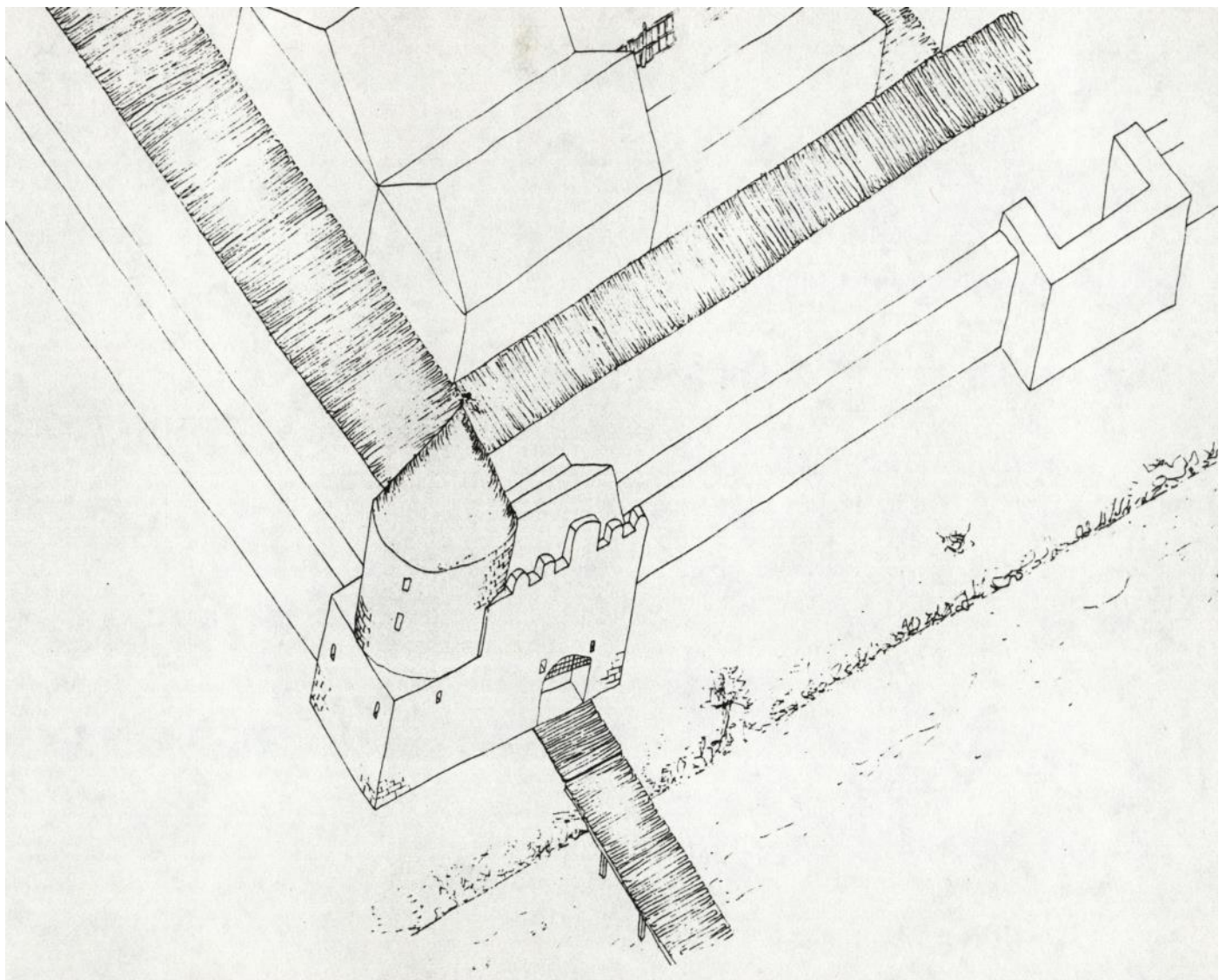
miejskie powstały w drugiej połowie XIV stulecia i istniały do końca XVIII wieku. Zbudowano je z narzutowych głazów granitowych i cegły. Według sprawozdania z badań archeologicznych, przeprow-



Wykopiska na placu budowy Banku PKO – 1992 r.

adzonych w latach 1991-92, szerokość murów wynosiła od 135 do 180 cm, a długość całych fortyfikacji po obwodzie — około 920 m.

W skład umocnień miejskich, oprócz kurtynowych murów wchodziły baszty, których w 1788 było jeszcze osiem, a wcześniej mogło ich być 12-13. Bardzo ważnym elementem średniowiecznych murów były bramy miejskie, które umożliwiały zewnętrzną komunikację miasta oraz stanowiły część systemu obrony. Ostróda miała trzy bramy



Ostródzka Brama Garncarska. Rekonstrukcja według R. Cędrowskiego, J. Guli - 1992 r.

zabezpieczające wjazdy do miasta, z trzech głównych szlaków komunikacyjnych – Łazienną od północy, Kościelną od wschodu i Garncarską od południa. Ponadto w murze przy fosie zamkowej funkcjonowała furta wodna.

Po wielkim pożarze w 1788 roku mury obronne rozebrano, a uzyskany materiał wykorzystano do odbudowy miasta. Zgodnie bowiem z zarządzeniem władz nadrzędnych nowo budowane domy musiały być wznoszone na kamiennych podmurówkach i z cegły, którą należało kupować w cegielniach – o ile nie wystarczało jej z rozbiórki murów miejskich. Cegła rozbiórkowa zaś była za darmo, jeżeli pozyskiwało się ją własną pracą. Dlatego do naszych czasów zachował się tylko fragment wschodniego ciągu murów, przy kościele św. Dominika Savio.

Jak wyglądały fortyfikacje Ostródy pokazuje rysunek z 1750 roku. Widoczna na panoramie miasta, w południowo-zachodnim narożniku umocnień, Brama Garncarska jest budynkiem z półkolistym przejazdem i uskokowym szczytem ze sterczynami, wystającym ponad koronę murów. Ów budynek tworzy kompleks bramny wraz ze stojącą z lewej strony wieżą narożną - u podstawy czworokątną, a w górnej części w kształcie walca, ze stożkowatym dachem.

W latach 1991-92 podczas prac wykopaliskowych na placu budowy Banku PKO, w obrębie ulic Wyspiańskiego, Mickiewicza i Reymonta odkryto relikty XIV-wiecznych fortyfikacji miejskich. W rezultacie badań archeologicznych, a zwłaszcza analizy dendrologicznej pobranych próbek drewna ustalono, że obwarowania są dwufazowe. W latach



Konstrukcja stalowa w miejscu dawnej Bramy Garncarskiej – 2022 r. Fot. R. Kowalski

20. XIV wieku był wał ziemno-drewniany, a w drugiej połowie tego stulecia (około 1347) na miejscu wału postawiono Bramę Garncarską i mur obronny z kamienia i cegły. Z powyższego wynika, że umocnienia ziemno-drewniane istniały jeszcze przed założeniem miasta, które przypada na lata 1327-1330. Natomiast obwarowania murowane budowano prawie w tym samym czasie co zamek.

Odkryte fortyfikacje postanowiono wyeksponować i tak obok banku wyciągnięto zachowane mury ponad ziemię, odtworzono je oraz uczytelniono dzięki konstrukcji stalowej, która przedstawia prawdopodobny kształt dawnej Bramy Garncarskiej. Obiekt został udostępniony zwiedzającym w czerwcu 1994 roku.

Przykład uczytelnienia starego zespołu bramnego w Ostródzie, wzorowany z resztą na koncepcji zastosowanej w Filadelfii, był wielokrotnie prezentowany na konferencjach konserwatorskich z udziałem delegacji zagranicznych (Poznań, Warszawa, Białystok) i budził duże zainteresowanie Duńczyków, Holendrów i Francuzów. Prof. Andrzej Gruszecki, b. generalny konserwator zabytków i założyciel Towarzystwa Przyjaciół Fortyfikacji, wizytując Ostródę pod koniec lat 90. ubiegłego wieku określił ostródzkie przedsięwzięcie jako bardzo ciekawe i rzadko spotykane rozwiązanie.

Ryszard Kowalski (Ostróda)

Krystyna / Wyspiański

| | |
|----------------------------|---|
| Rodzaj i typ statku | Holownik parowy bocznołowy |
| Poprzednie nazwy | "Krystyna" "Wyspiański" |
| Lata służby | 1904-1960 |
| Typ silnika | 1 maszyna parowa stojąca dwucylindrowa podwójnego rozprężania |
| Wymiary | długość: 36,4 m szerokość: 10,50 m zanurzenie: 0,65 m |

W 1903 roku w stoczni Schiffswerft w Linzu, na zamówienie cesarsko-królewskiej administracji wodnej w Krakowie, zbudowano statek nazwany "Krystyna". W 1904 roku przewieziono go koleją do Krakowa i zmontowano w Stoczni Zieleniewskiego. Jako bocznołowy holownik o długości 36,4 m i szerokości 5,25/10,50 m, z zanurzeniem 0,65 m i wypornością 176 ton, pływał na górnej Wiśle. Napędzała go dwucylindrowa maszyna parowa o mocy 150 KM, osiągająca prędkość do 15 km/h.

W lipcu 1914 roku, w związku z napiętą sytuacją polityczną w Europie, "Krystyna" została wcielona do austro-węgierskiej flotyli wiślanej i uzbrojona w dwa działka 37 mm oraz dwa karabiny maszynowe. Patrolowała Wisłę w okolicach Krakowa, holując galary z zaopatrzeniem i rannymi. Po wyparciu Rosjan z Polski, przebazowano ją do Puław, gdzie w listopadzie 1918 roku przejęło ją polskie Ministerstwo Komunikacji, a następnie Ministerstwo Robót Publicznych, nadając nazwę „Wyspiański”.

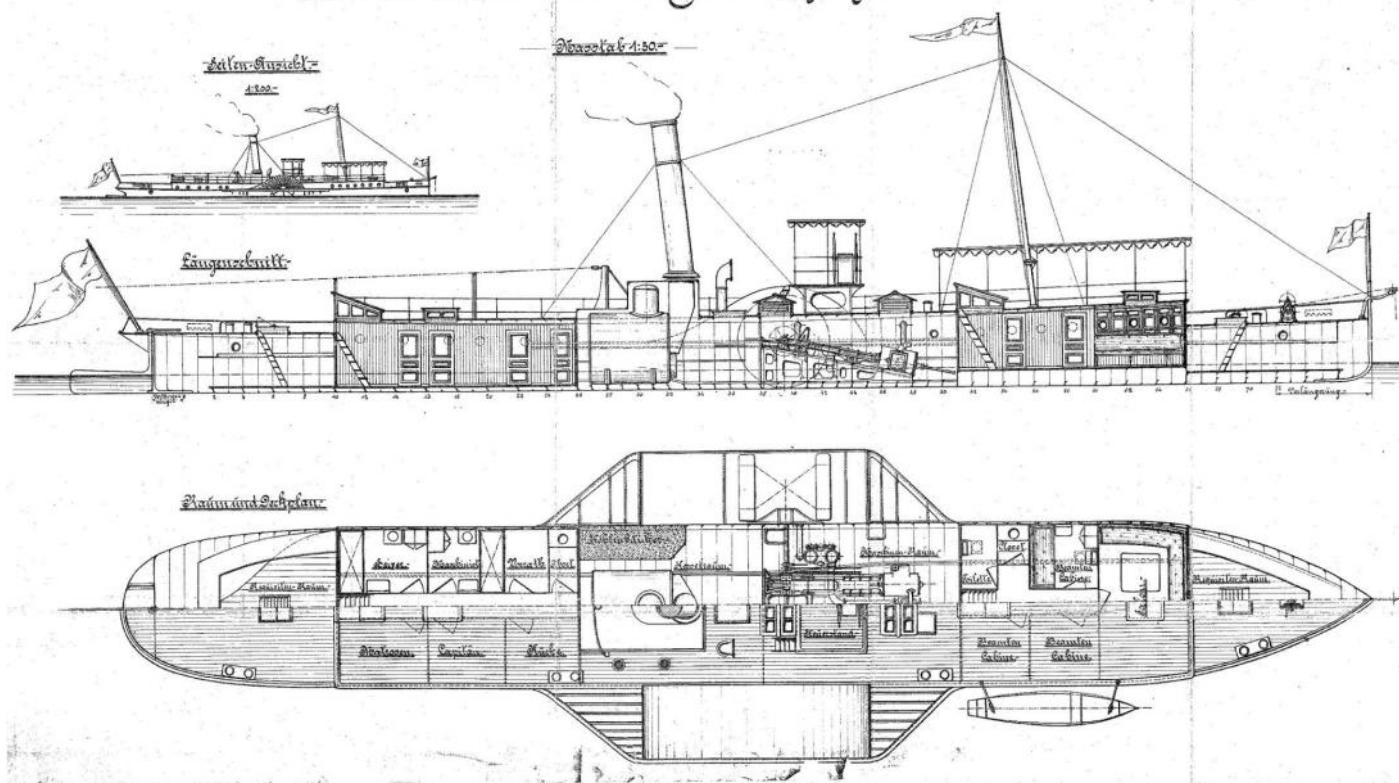
W 1919 roku, po rozbrojeniu, statek powrócił do roli holownika w Krakowie. W 1920 roku, wobec ofensywy bolszewickiej, został ponownie zmobilizowany do Wojska Polskiego jako „Statek Uzbro-



jony Wyspiański” i wyposażony w osiem karabinów maszynowych. Patrolował Wisłę w rejonie Włocławka i Płocka, zabezpieczając rejon przed atakami bolszewików. Po wojnie, w 1921 roku, statek ponownie trafił do administracji wodnej, tym razem do Włocławka. W 1923 roku przeszedł przebudowę, a do 1932 roku służył w administracji wodnej we Włocławku i Warszawie. W 1933 roku trafił do Państwowego Zarządu Wodnego w Płocku.

Podczas II Wojny Światowej statek nie brał czynnego udziału. W 1939 roku przemianowany przez Niemców na „Rhein”, został przejęty przez

Reconstruction des Dampfers „Wyspiański”



okupacyjną administrację dróg wodnych w Płocku. Po wojnie, w latach 1945-1950, ponownie pływał jako „Wyspiański”. W 1951 roku trafił do Warszawy

statek pasażerski do 1960 roku. W 1963 roku usunięto z niego maszynę parową i przekształcono w przystań pływającą dla Warszawskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego (WOZZ).



jako holownik rezerwowy. W 1954 roku przebudowano go na statek pasażersko-towarowy w Stoczni Czerniakowskiej. Po remoncie trafił do Warszawskiej Żeglugi na Wiśle i przemianowano go na "Dunajec". Pływał jako holownik i czasami

Od 1964 roku statek stał na Zalewie Zegrzyńskim jako baza szkoleniowa i egzaminacyjna WOZZ. W latach 2003-2006 przeszedł doraźną renowację kadłuba. W 2015 roku wznowiono prace remontowe w Zegrzu, odnawiając m.in. sale wykładowe. Statek obecnie służy jako stacja Mazowieckiego Klubu Żeglarskiego i zaplecze szkoleniowe Akademii Marynarki Wojennej.

"Wyspiański" jest jednym z nielicznych ocalałych parowców wiślanych, stanowiącym ostatnią pozostałość polskiej wojennej flotyli śródlądowej z czasów II Rzeczypospolitej. Armator poszukuje sponsora na dalszy remont tego historycznego statku.

Mariusz Gaj

DREZDEŃSKA "BIAŁA FLOTA"



Przystań statków pasażerskich w Dreźnie. Przy nadbrzeżu stoją "DRESDEN" i "KRIPPEN"

Jedną z atrakcji turystycznych w Dreźnie jest możliwość oglądania panoramy miasta od strony ławy jak również robienie wycieczek statkiem po ławie do okolicznych, historycznych i pięknych krajo-

zowo miejscowości Szwajcarii Saksońskiej. Zakres rejsów przedsiębiorstwa obejmuje ławę od Bad Schandau do Seußlitz a turyści mogą podziwiać ciekawostki regionu takie jak pałac Pillnitz,



"LEIPZIG" ze złożonym kominem przepływa pod drezdeńskim mostem "BLAUE WUNDER"



Widok boczny parowca "LEIPZIG"



Salonschiff "AUGUST DER STARKE"

twierdzę Königstein czy most "Blaue Wunder" w Dreźnie. Tradycja przewozów pasażerskich na Łabie ma bogatą historię i sięga roku 1836, kiedy to powstało pierwsze przedsiębiorstwo zajmujące się takimi przewozami, "Elbedampfschiffahrts Gesellschaft". Ta działalność przedsiębiorstw żeglugowych mimo zmian firm, właścicieli, nazw, zakresów usług czy wreszcie systemów politycznych trwa nadal. Aktualnie realizuje je firma "Weiße Flotte Sachsen" GmbH powstała w 2020 roku na bazie niewypłacalnej z powodu załamania się ruchu turystycznego w okresie pandemii COVID-19 firmy Sächsische Dampfschiffahrt GmbH. Ta z kolei była następcą zrestrukturyzowanej i sprywatyzowanej w 1992 roku państwowej firmy żeglugowej z czasów DDR; VEB "Elbeschiffahrt Sachsen".

Ewenementem i unikatem na skalę światową jest flota drezdeńskiego przedsiębiorstwa. Główną jego część stanowi dziewięć zabytkowych, oficjalnie będących pomnikami techniki bocznokołowych parowców. Najstarszy o nazwie "Stadt Wehlen" zbudowany został w 1879 roku w stoczni rzecznej Dresden-Blasewitz. "Najmłodszy", "Leipzig" zbudowany został w 1929 roku w stoczni Dresden

Laubegast. Z całej dziewiątki pływających zabytków jedynie dwie jednostki zostały zbudowane w XX wieku; oprócz "Leipziga" również bliźniaczy "Dresden" w 1926 roku, który jest jednocześnie statkiem flagowym floty. Pozostała siódemka bocznokołowców ma rodowód XIX-to wieczny; są to oprócz wspomnianego "Stadt Wehlen" (1879) również "Diesbar" (1884), "Meissen" (1885), "Pillnitz" (1886), "Krippen" (1892), "Kurort Rathen" (1896) und "Pirna" (1898). Oczywiście przez wiele lat swojej służby jednostki te przechodziły wielokrotnie remonty, przebudowy, modernizacje dzięki czemu nadal znajdują się w znakomitym stanie technicznym i mogą być użytkowane bezpiecznie w ruchu pasażerskim. Najpoważniejsza modernizacja to wymiana kotłów opalanych węglem na nowe,



Salonschiff "AUGUST DER STARKE" podpływa do pomostu cumowniczego

zasilane olejem opałowym (oprócz "Diesbar"). Zamontowano również dziobowe stery strumieniowe dla ułatwienia wykonywania skomplikowanych manewrów na stosunkowo wąskiej i płytkiej rzece. W również całkiem unikalny sposób rozwiązano kwestię kosztownych remontów i utrzymania historycznych parowców. Wiadomym było, że zyski z przewozów nie pokryją znaczących wydatków na utrzymanie jednostek w ruchu, potrzebne będzie



Salonschiff "GRÄFIN COSEL"

wsparcie państwa a zgodnie z przepisami Unii Europejskiej pomoc państwa przedsiębiorstwom prawa handlowego jest mocno ograniczona. Problem rozwiązano w sposób następujący; zaraz po powstaniu we wrześniu 2020 roku spółki Weiße Flotte Sachsen GmbH powołano do życia w tym samym miesiącu instytucję pod nazwą "Kulturerbe Dampfschiffe Dresden" czyli "Dziedzictwo Kultury Statki Parowe Drezno", które stało się właścicielem dziewiętnastu zabytkowych parowców będących pomnikami prawnie chronionymi. "Kulturerbe Dampfschiffe Dresden" użyczy saksońskiej Białej Flocie statki do prowadzenia działalności. Natomiast sama będąc instytucją kultury może być bez przeszkód dofinansowywana z budżetu federalnego w stopniu pozwalającym na utrzymanie historycznych parowców w ruchu. Oprócz tych historycznych jednostek drezdeńska Biała Flota posiada jeszcze dwie jednostki określane jako "Salonschiff" czyli "statek salonowy" - nazwa pochodzi od tego, że pasażerowie nie gromadzą się na otwartych pokładach ale mają miejsca w zadaszonych klimatyzowanych pomieszczeniach (salonach) z panoramicznymi, przezroczystymi ścianami nie tracąc widoków. Taki model statku pozwala realizować przewozy nawet mroźną zimą. Oba statki zbudowano w 1994 roku w Deutschen Binnenwerften (DBW) w Tangermünde. Mają one po 75,03 metra długości, 10,6 metra szerokości a ich zanurzenie wynosi 95 centymetrów (generalnie wszystkie statki drezdeńskiej Białej Floty mają bardzo płytkie zanurzenie, poniżej jednego metra, z

uwagi na częste przypadki występowania niskiego stanu wód Łaby. Głębsze zanurzenie uniemożliwiłoby prowadzenie działalności przewozowej). Statki wyposażone są po dwa silniki dieslowskie firmy MAN o mocy 340 kW (460 KM) co pozwala uzyskać prędkość 9 km/godz pod prąd i 20 km/godz z prądem. Maksymalnie statki zabierają 500 pasażerów a ich załoga liczy 3 osoby. Pierwszy z nich otrzymał nazwę "August der Starke" (August Mocny) pochodzącą od elektora saskiego i króla polskiego. Naturalną więc rzeczą było nazwanie drugiego statku "Gräfin Cosel" (Hrabina Cosel). Oba te statki zastąpiły starsze, noszące te same nazwy ale zbudowane w 1963 roku w stoczni Deutsche Binnenwerft (DBW) w Tangermünde. Przy czym, do 1992 roku jednostki te nosiły inne, poprawne politycznie nazwy; "August der Starke" to był "Ernst Thälmann" a "Gräfin Cosel" to był "Wilhelm Pieck". Spotkał je smutny koniec; w 1998 roku zostały pocięte na złom. Pozostałe jednostki z tej serii (łącznie zbudowano cztery takie statki o napędzie diesel-elektrycznym) nosiły również zaangażowane nazwy: "Friedrich Engels" i "Karl Marx". Po zmianach w 1992 roku także i one otrzymały inne nazwy, odpowiednio "J. F. Böttger" i "M. D. Pöppelmann". Nie weszły one jednak do dalszej eksploatacji tylko zacumowane w porcie w Neustädt służą jako jednostki mieszkalne.

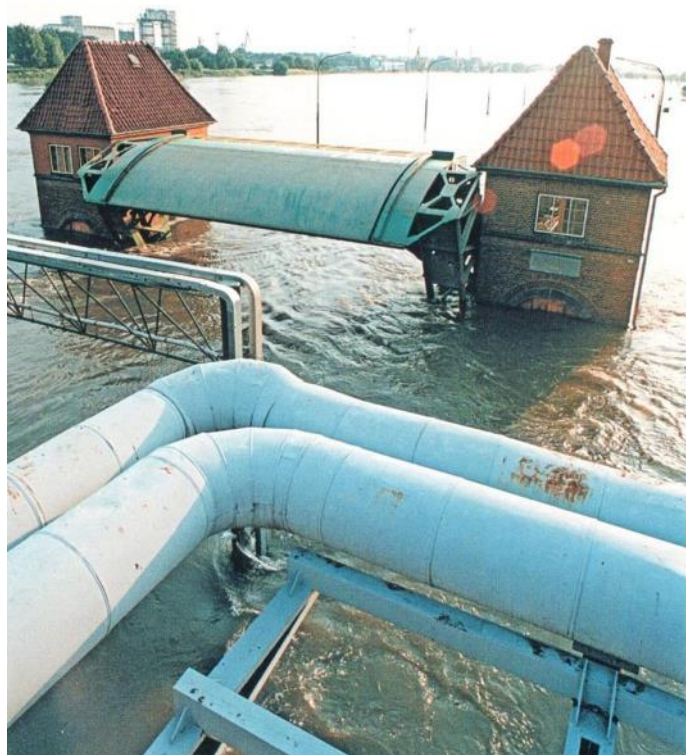


Widok Drezna, zakola Łaby i statek płynący z wycieczką

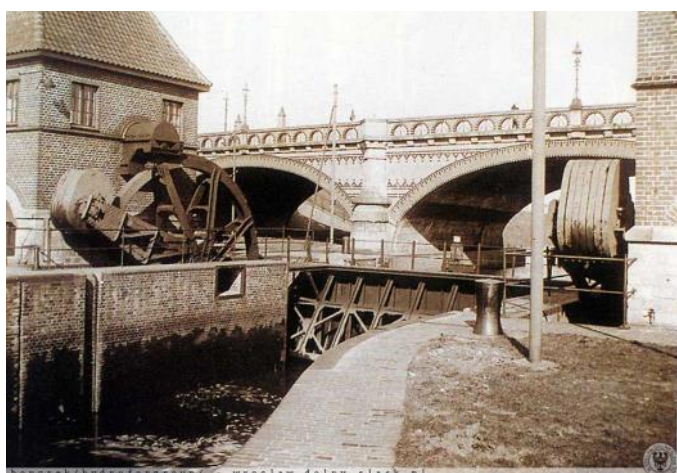
Piotr Butkiewicz

Segment Leonardo da Vinci Śluzy Różanka we Wrocławiu

„Ideę Leonardo da Vinci zamknięcia śluzy konstrukcją segmentową było wynalazkiem nowych czasów i zostało praktycznie zastosowane pierwszy raz na świecie w śluzie Różanka” (Uhleman). Głowa górna śluzy Różanka została zaopatrzona w uniwersalne zamknięcie segmentowe, podnoszone ponad statkami, celem przepuszczania wód powodziowych przez komorę śluzy (ostatnio – w lipcu 1997 roku). Taki typ wrót umożliwia przepuszczanie wielkich wód powodziowych przez śluzę i wpływa korzystnie na warunki śluzowania statków. „Śluza nie posiada kanałów obiegowych w głowie górnej, a dno jest „cieńsze” od typowego gdyż zostało odciążone brakiem wyporu wody spod

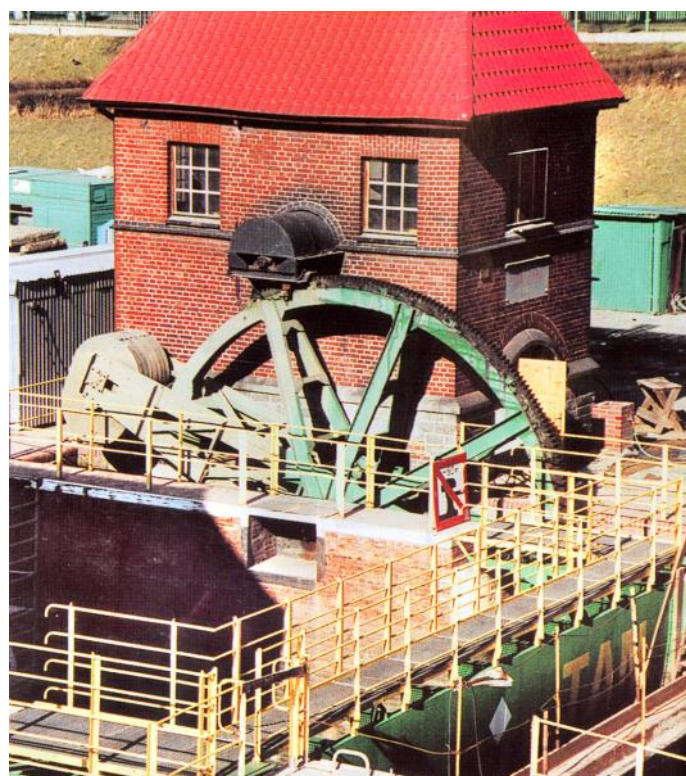


*Głowa górna śluzy Różanka z zamknięciem segmentowym, mechanizmem obrotu i budynkiem maszynowni podczas przejścia kulminacji fali powodziowej w lipcu 1997 r. - widok z mostu Osobowickiego.
Fot.: Jacek Braun.*



Głowa górna śluzy Różanka z zamknięciem segmentowym – 1916 r.

śluzę poprzez otwory „rurki.” (Matakiewicz) Jest to jedyne takie rozwiązanie na polskich drogach wodnych i unikatowe w skali Europy. Taki typ wrót powtórzono po powodzi 1997 r., przy modernizacji WWS na śluzach Rędzińskich, czy na Kanale Miejskim we Wrocławiu. Innego typu zamknięcia segmentowe znajdziemy także w przeszłości w środkowym jazu Bartoszowice, na przesłach skrajnych jazu Rędzin, na śluzie Zwanowice, jazach wpustowych na sterowane poldery przeciwpowodziowe (np.: Bliżanowice-Tresno czy Lipki-Oława).



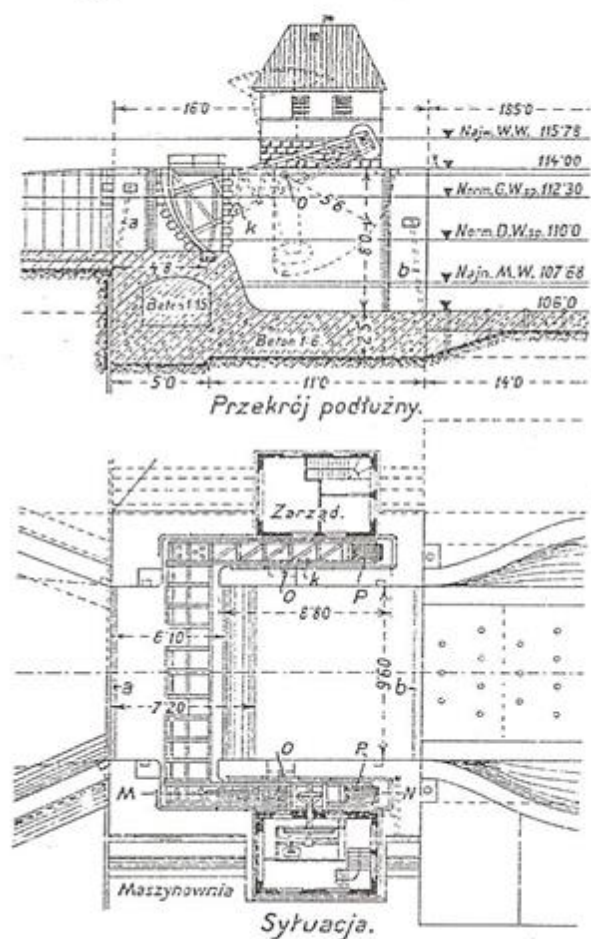
Głowa górna śluzy Różanka z zamknięciem segmentowym, mechanizmem obrotu i budynkiem maszynowni po remoncie po powodzi 1997 r.

BRAMY ODCINKOWE (SEGMENTOWE).

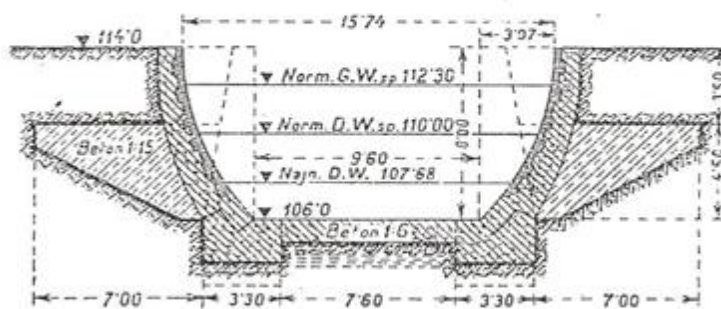
(Portes à vannes cylindriques, Segmenttore).

Jest to nowszy typ, zastosowany dotychczas w bardzo nielicznych wypadkach, nie różniący się w zasadzie od tego rodzaju konstrukcji jazowych, od dłuższego czasu już stosowanych²⁾. Nadają się one do wykonania jako bramy górne, podobnie jak poprzednio opisane bramy klapowe. Bramę odcinkową wykonano w ostatnich latach w głowie górnej śluzy pod Rosenthal, w ciągu kanalizacji Odry w pobliżu Wrocławia; tę też bramę opiszemy³⁾.

Założenie ogólne głowy górnej śluzy przedstawia w sytuacji i w przekroju podłużnym rysunek 293. Śluza ta służy przy wezbraniach do przepływu wody, w tym czasie zatem obie bramy są otwarte. Dno komory jest cienkie; celem usunięcia wyporu wody wstawiono w nie rurki, widoczne na rysunku, przez które woda gruntowa komunikuje z komorą i w ten sposób odciąża dno. Mury komory wykonano ze względu na oszczędność materiału po obu stronach w liniach krzywych, ze wzmocnieniem z chudego betonu (rys. 294). Taki kształt był tu możliwy, wobec zastosowania właśnie w głowie górnej bramy segmentowej, przez otwarcie której napęlnia się komorę bezpośrednio, skutkiem czego kanały obiegowe i kanałki boczne odpadają; w głowie dolnej dano tylko krótkie kanały obiegowe, łączące komorę z wodą dolną. Mury wyłożono klinkierami, jak stwierdza jednak doświadczenie, nie utrzymują się one równie dobrze jak okładka granitowa; skutkiem ocierania się i uderzeń statków doznają uszkodzeń.



Rys. 293.



Rys. 294.

Fragment podręcznika „Żegluga śródlądowa i budowa dróg wodnych” prof. Politechniki Lwowskiej - Maksymiliana Matakiewicza z 1931 r. prezentujący ten typ bramy na przykładzie śluzy Różanka (Rosenthal).

Prawo Łoma

„W kręgach rzeźmieszaków z ust do ust do ust przekazywany był kiedyś pewien zestaw „zasad” pod wspólnym tytułem „Prawa Łoma”.

Nazwa ta, rzecz jasna, była żartobliwym nawiązaniem do praw Geорга Simona Ohma – niemieckiego odkrywcy zasad dotyczących elektryczności, głównie rezystancji czyli – oporu. Z tej przyczyny wymyślone przez żartownisiów – kryminalistów „Prawa Łoma” też dotyczyły spraw oporu. Czyli – jak spowodować, by osoba, lub osoby, z którymi jest się w konflikcie, które zamierza się podporządkować swojej woli lub obrabować – skutecznie zaniechały oporu. Podstawowych „Praw Łoma” było tyle samo, co praw fizyka Geорга Simona Ohma, czyli trzy. Pierwsze: „Nie wychodź z domu bez łoma”. Drugie: „Cięższy łom – szybszy zgon”. I trzecie: „Ciało uderzone łomem traci przytomność oraz zawartość portfela.

Rzecz jasna cały kształt świata, wyłaniający się z tego rodzaju „katalogu zasad”, był prosty. (...) Zwycięża w nim ten, kto jest silniejszy. Stąd i wszystkie reguły ustanawia w nim ten, kto znajdzie się u władzy. Pozostali muszą się albo podporządkować albo zginąć. Deklarujący lojalność, podporządkowujący się gorliwie, składający uniżone hołdy a przy tym użyteczni – mieli szanse awansu w hierarchii ustalonej łomem (lub innymi narzędziami czy atrybutami siły). (...)

[Dotąd] użytkownicy „Prawa Łoma” posługiwali się swoim potajemnie, we własnym kręgu wtajemniczenia a schwytani stawiana przed sądami nigdy nie przyznawali się nie tylko do praktykowania, ale i do samej znajomości użytkowanych przez nich zasad. Tymczasem [obecny] premier stwierdził wprost: „Będę łamał prawo”. (...) Zapowiedź Tuska o dalszym jego podążaniu drogą łamania (...) Konstytucji i (...) [ustaw], w przeciwieństwie do rzeczników „Prawa Łoma”, została ogłoszona publicznie.”

W tym momencie „Prawo Łoma” z czeluści przestępczych kręgów wtajemniczenia różnego pokroju bandytów – ujrzało światło dzienne i wkroczyło w kręgi rządowe, na „salony” parlamentarne i prawnicze. Będziemy świadkami coraz częstszego jego stosowania, o czym ze smutkiem informuje Obywateli III Rzeczypospolitej – obywatel III Rzeczypospolitej.

Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 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.