



Edukacja

Oferta dla szkół i przedszkoli

Prezentujemy propozycję wykładów i lekcji muzealnych Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Wszystkie tematy ilustrowane przeźrocami. Czas prezentacji 45 min.

Prezentacje prowadzone są w szkołach lub na statkach Muzeum Odry. Zgłoszenia pod adresem Fundacji: www.fomt.pl lub tel. 882-116-779

Od kilku lat zajęcia te prowadzimy w ramach programu „Wspólnie dla dziedzictwa” Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, administrowanego przez Narodowy Instytut Dziedzictwa. Mamy nadzieję, że i w tym roku program Akademii Archeologii Przemysłowej zyska to wsparcie. Rozpoczynamy realizację programu czerpiąc z mecenatu Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, Oddziałów SIMP w Legnicy i Wałbrzychu oraz Oddziału NOT w Świdnicy.

Zajęcia prowadzone są nieodpłatnie.

Szkoły średnie i podstawowe

Wyszli za Polską. Wynalazcy Wielkiej Emigracji (1832 – 1870)

Prezentujemy problematykę przedmiotu patentów wynalazczych uzyskanych przez Polaków kręgu Wielkiej Emigracji we Francji i Wielkiej Brytanii zwłaszcza, lat 1832 - 1870. Prezentacja

stanowi efekt kwerend prowadzonych przez autora w zbiorach Urzędów Patentowych Francji, Belgii, Niemiec, Austrii, Wielkiej Brytanii, Rosji, USA i Włoch, w archiwach polskich i w czasopiśmiennictwie Europy i Polski. Odślaniając zawartość dokumentów patentowych wydanych wychodźcom z Polski znajdziemy miejsce także dla patentów przenoszonych między Francją, Wielką Brytanią, Belgią, Austrią, USA, Włochami, a także Królestwem Polskim. Wynalazcy z Królestwa Polskiego pozostawali poza kręgiem Wielkiej Emigracji, wyjątek uczynimy dla kilku ledwie, którzy patentowali we Francji czy w Wielkiej Brytanii, a mogli być inspirowani „duchem wynalazczości” ogarniającym polską emigrację.

Prezentując problematykę wynalazczości wychodźców z Polski czasu Wielkiej Emigracji, rozproszonych w Europie, głównie we Francji, Wielkiej Brytanii i Belgii wskazujemy, że Polacy zgłosili we Francji lat 1832 - 1870 413 propozycji technicznych, z dodatkami 575, na które uzyskali ochronę praw własności przemysłowej.

Liczba to imponująca, zważywszy, że terminem Wielkiej Emigracji ogarniamy ledwie ok. 7000 żołnierzy Powstania Listopadowego, do których dołączyli później uczestnicy Wiosny Ludów, Powstania Wielkopolskiego i wydarzeń rozgrywających się na terenie Galicji. Skala tej

wynalazczości sięga potencjału średniej wielkości europejskiego kraju, niemal trzykrotnie przewyższa liczbę przywilejów wynalazczych wydanych w latach 1832 – 1863 w Królestwie Polskim, a gdyby nie brać pod uwagę „importów”, to pięciokrotnie. Fenomen ten wyjaśnić można jedynie zmianami świadomości i orientacji Polaków na emigracji, patriotyczny obowiązek gotowości do walki o wolność Polski coraz szerzej łączących z zadaniem przygotowania kadr zdolnych do transformacji struktury gospodarczej wolnej Polski, z kraju o dominującej gospodarce rolniczej i hodowlanej w kraj przemysłowy, kroczący drogą rewolucji industrialnej. Ten patriotyczny imperatyw znakomicie łączył się z pragnieniem życiowej stabilizacji na wychodźstwie, podejmowaniem studiów i pracy zawodowej, co też sprzyjało duchowi wynalazczości.

Przedstawimy przy tym strukturę tej wynalazczości odpowiadającą strukturze i potrzebom krajów rozwijających się przemysłowo, nie zaś tak jak w Królestwie Polskim właściwej gospodarce agrarnej.

Wynalazczość Wielkiej Emigracji odsłania ścieżkę kultury i dziedzictwo Polski dotąd nieznaną, obraz Wielkiej Emigracji postrzeganej zwykle w kategoriach moralno-politycznych dopełnia polską aktywnością na polu przemysłu i techniki, aktywnością, która sprawiła, że Polacy po czasie recepcji dokonanej rewolucji przemysłowej stali się jej rozsądnymi na obszarach Turcji, Skandynawii, Italii, Hiszpanii i Portugalii, Bałkanów a także obu Ameryk. Ta też rola polskiej emigracji czyni ją wyjątkową w dziejach emigracji innych krajów, polskich techników wprowadza też na karty dziejów przemysłu i techniki wielu krajów świata.

Wynalazki lotnicze Polaków 1836 - 1918

Przedstawimy ok. 250 projektów prezentowanych w latach 1836 – 1918 przez 200 techników pochodzenia polskiego urzędem patentowym 13

państw Europy i USA. Uzyskali oni ochronę 204 wynalazków w ok. 280 wydanych im patentach. To dorobek piśmiennictwu polskiemu zupełnie nieznany. Prezentując go i lustrując przeźrocami przybliżymy nie tylko zapomniane projekty, ale także ich losy i sylwetki twórców, z których imionami przeważnie zetknięcie się po raz pierwszy.

W rządzie pionierów myśli lotniczej znajdujemy m.in. najwybitniejszego filozofa i matematyka polskiego XIX stulecia – Józefa Marię Hoene Wrońskiego (1836), wodza Powstania Listopadowego i Powstania Węgierskiego czasu Wiosny Ludów – gen. Henryka Dembińskiego (1839), słynnego rzeźbiarza Wiktora Brodzkiego (1864), termodynamika – inż. Floriana Grubińskiego (1909) i wielu innych.

Śladami braci Warchałowskich – pionierów lotnictwa

Każdy interesujący się historią lotnictwa zna, a przynajmniej słyszał o samolotach budowanych w monarchii Austro-Węgierskiej przez Adolfa Warchałowskiego. Szeroko pisała o nich, jak i o sukcesach pilotażowych konstruktora prasa lotnicza i codzienna Austro-Węgier lat 1910-1912. W ślad za nią o sensacyjnych lotach Adolfa, czy jego zwycięstwach w konkursach lotniczych prowadzonych na terenie Austrii bądź Węgier donosiło też czasopiśmiennictwo lotnicze oraz media Europy i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Adolf Warchałowski, urodzony 22 maja 1886 r. w Wiedniu i tam też 22 maja 1928 r. zmarły, był pierwszym dyplomowanym lotnikiem Austro-Węgier, z licencją nr 1, w kwietniu 1910 r. wydaną przez Aeroklub Austrii. Jego samolot był pierwszym zbudowanym w monarchii, na którym austriacki lotnik - Adolf Warchałowski - wykonał pierwszy, w pełni udany lot. Za pierwszą konstrukcją lotniczą przyszły kolejne, oznaczane jako samoloty typu Warchałowski bądź Vindobona

I - XI, ostatnim był wodnosamolot pływakowy. Sławę przyniósł Adolfowi także pierwszy lot wykonany nad Wiedniem, nad katedrą św. Stefana i Hofburgiem, w dniu 80 urodzin Cesarza Franciszka Józefa I. Równie sensacyjnym był lot z Wiener Neustadt do Schwarza am Steinfeld, gdzie lądował na łące w pobliżu kościoła i pałacu, w którym wręczył arcyksiężęcej parze Karolowi - później ostatniemu Cesarzowi Austro-Węgier - i księżnej Zicie z Parmy, podarunek ślubny, wykonany w srebrze model swego samolotu. Aparaty Warchałowskiego, a i on sam jako pilot, budziły tak duże zaufanie, że na lot w jego towarzystwie, w czerwcu 1910 roku, w czasie Międzynarodowego Meetingu Lotniczego w Budapeszcie, zdecydowała się i arcyksiężna Augusta - wnuczka Franciszka Józefa I i arcyksiężę Józef. Adolf odegrał też rolę w powstaniu austro-węgierskich sił powietrznych, na manewrach wojskowych demonstrując militarne zastosowania samolotu, a miał też udział w wyszkoleniu pierwszych kadr lotnictwa wojskowego Austro-Węgier. Przed lotniskiem w Wiener Neustadt, na elewacji jednego z budynków znajdujemy monumentalny mural przedstawiający samoloty konstrukcji Igo Etricha i Adolfa Warchałowskiego, ikon lotnictwa austriackiego jego pionierskiej epoki. Tak oto w technice dekoracyjnej malarstwa ściennego upamiętniono ich imiona jako pionierów lotnictwa Austrii.

Na łamach piśmiennictwa lotniczego imię Adolfa Warchałowskiego pojawiło się z początkiem 1910 r. i równie nagle odeszło w cień z połową 1912 r., w czasie gdy zdawało się, że jego kariera lotnicza sięgała szczytów. Dlaczego się tak stało? Jakimi były dalsze losy Adolfa?. To, że odpowiedzi nie znajdowałem w piśmiennictwie polskim, dziwić nie powinno. Mimo jego obfitości, po dziś dzień nie znajduje ono zbyt wiele miejsca dla polskiej aktywności na polu przemysłu i techniki. Dalej tkwi w stereotypach rodem z XIX stulecia zapominając, że kultura rozwijała się na wielu

ścieżkach, nie tylko tych związanych z literaturą i sztuką, życiem i działaniami na polu polityki, że jej twórcy związani byli nie tylko z postfeudalnymi strukturami społecznymi. Piśmiennictwo to zapomina, że wraz z postęпами rewolucji przemysłowej, także na gruncie polskim, wyrosły nowe warstwy społeczne, które kariery zawodowe i życiowe wiązały z przemysłem i techniką. Mało tego, narodowa przedsiębiorczość sprawiła, że technika urastać poczęła do rangi znaczącego komponentu kultury, a w rządzie jej twórców stawać poczęli inżynierowie, technicy, robotnicy, przedsiębiorcy. Niewielkie zainteresowanie dziejami techniki i przemysłu w odrodzonej po 1918 roku Polsce, utrzymujące się po dziś dzień, skutkuje nie tylko tym, że w niepamięć poszły dokonania wielu Polaków, nawet tych, którzy zapisali się w annałach dziejów przemysłu i techniki wielu państw, dorobkiem obfitym zwłaszcza na obszarach Rosji, Austro-Węgier, Francji, Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Niemiec. Ten brak zainteresowań skutkuje, co najważniejsze, niskim poziomem kultury technicznej Polaków, której stan stanowi dzisiaj istotną, chociaż niedostrzeganą bądź lekceważoną, barierę wzrostu gospodarczego, społecznego, kulturalnego. Utrwała go historycznie utrwalaony model systemu edukacji, oświaty i wychowania, który miast rozwijać kapitał ludzki w kierunku przedsiębiorczości i pracy jako czynnikiem kulturotwórczym, wciąż, także polityką historyczną, podnosi walor ofiary i walki, pomnika żołnierza i co najwyżej poety.

W tych kontekstach nie może już zaskakiwać, że polski wkład w rozwój kultury technicznej europejskiego kręgu kulturowego do dzisiaj nie doczekał się należytej oceny, że nazwiska wielu jej twórców poszły w niepamięć. Na gruncie myśli lotniczej znaczący wkład w jej rozwój wniósł w XIX i z przełomem XIX/XX wieku dziesiątki Polaków, wśród których najwybitniejszym był Stefan Drzewiecki, który w dziejach nauki i

techniki lotniczej zapisał się jako wynalazca, konstruktor samolotu, od lat 80. XIX w. interesujący się zagadnieniem samostateczności płatowca w locie i twórca nowoczesnej teorii śmigła². Witold Jarkowski wniósł znaczący wkład w rozwój rosyjskiego przemysłu lotniczego, a także nauki lotniczej i kształcenia rosyjskich kadr lotniczych. Józefa Lipkowskiego pamiętamy jako jednego z ojców śmigłowca wielowirnikowego.

Krocząc śladami Adolfa Warchałowskiego S. Januszewski dotarł do jego bratanków żyjących w Wiedniu, do willi jego brata Augustarł do bogatego archiwum rodziny Warchałowskich – spirytus movens lotniczych poczynąń brata, dotarł do bogatego archiwum rodzinnego Warchałowskich. Owocowało to również monografią traktującą o działalności lotniczej braci Warchałowskich Adolfa, Augusta, Karola, Józefa – pionierów lotnictwa Austrii.

Kanał di Midi

To pomnik dziedzictwa cywilizacyjnego, otwierający drogę nowoczesnym kanałom żeglownym Europy. Powstał w XVII stuleciu łącząc morze Śródziemne z Atlantykiem, z Montpellier przez Tuluzę do Bordeaux. Powstało na nim ok. 250 śluz, kilka mostów kanałowych, wiele portów i przystani, zbiorniki wyrównawcze, urządzenia służące ochronie przeciwpowodziowej, wiele urządzeń i budowli wodnych stanowiących wzorzec dla budowli kanałowych powstających w XVIII – XX wieku w Europie.

Kanał Elbląski

Kanał Elbląski postrzegamy zwykle przez pryzmat pochylni – budowli pionierskich i unikatowych w skali światowego budownictwa hydrotechnicznego. Teraz poprowadzimy Słuchacza również ku śluzom i jazom, mostom, bramom ochronnym, technologiom wykonywania przekopów, nasypów, uszczelnień i ubezpieczenia skarp, sposobom prowadzenia kanału w terenie i problemom zasilania go w wodę – zabytkom

techniki przesądającym o randze kanału jako pomnika dziedzictwa cywilizacyjnego.

Kanał Elbląski postrzegać można nie tylko w kategoriach dzieła hydrotechniki. Z chwilą gdy mówimy o mechanizmach pochylni – również mechaniki, gdy zaś wejrzymy w rozwiązania funkcjonalno – architektoniczne budowli z nim związanych – to zauważymy również relacje z architekturą przemysłową. Kanał to również charakterystyczny dlań tabor pływający, porty i obrotnice statków, warsztaty remontowe i stocznie – to wprowadza nas w sztukę budowy i eksploatacji statków, transportu wodnego i żeglugi.

Biogramy George Jacoba Steenke i jego współpracowników, pierwsze regulaminy policyjne normujące zasady eksploatacji kanału, bogata dokumentacja pochylni, budowli i architektury, maszyn i urządzeń technicznych dopełnią treści wykładu, ilustrowanego prezentacją multimedialną. Wprowadzi w dzieje kanału i w procesy zachodzącej na nim w XIX/XX w. przemiany technicznej.

Odra czasu „Nadbor”

Przedstawimy dzieje holenderskich holowników odrzańskich – tzw. małych i dużych „holendrów”, zbudowanych w 1948-1949 r. w stocznich holenderskich dla Odry. Prowadzą nas ku programom ochrony zabytkowego holownika parowego „Nadbor” – jedynego statku śródlądowego w Polsce, który utrzymał oryginalny silnik parowy, kotłownię, bogate wyposażenie pokładu, dobry kadłub.

Holownik odbudowany przez Fundację Otwartego Muzeum techniki pełni od 1999 r. rolę statku-laboratorium, statku-szkoły i statku-muzeum, Centrum Interpretacji Dziedzictwa Technicznego. Opowiemy o tym muzeum i jego zbiorach. Mówiąc zaś o odbudowie zabytkowego holownika, poprowadzimy ku potrzebie ochrony aktywnej dziedzictwa Odry oraz znaczących go pomników

budownictwa wodnego i architektury przemysłu nadodrzańskiego. Niektóre z dzieł techniki awansowały nad Odrą do rangi dóbr kultury narodowej, tak jak „Nadbor” prowadzą również w dzieje Wrocławskiego Węzła Wodnego, drogi wodnej, żeglugi i floty odrzańskiej, wrocławskich portów i stoczni, załóg i czasu parowych statków, których zmierzch dokonał się niemalże na naszych oczach.

Zabytki techniki Dolnego Śląska

Prezentacja zabytków techniki Dolnego Śląska na polu górnictwa, włókiennictwa, energetyki i dolnośląskich elektrowni wodnych, kolejnictwa, zaopatrzenia miast w wodę i wodociągów przemysłowych, budownictwa wodnego etc.

Przedstawiając zabytki przedstawimy też praktyki ich zagospodarowania w nowych programach użytkowych, wskazując na dobre przykłady włączania zabytków w nurt współczesnego życia.

Przedszkola i klasy I - III

Przedszkolom i klasom 1-3 szkół podstawowych proponujemy zajęcia modelarskie (model holownika parowego „Nadbor”), zabawę „Jestem żeglarzem”, spotkanie z artystą plastykiem i warsztat rysunkowy.

Zajęcia prowadzimy na zabytkowych statkach Muzeum Odry (Wybrzeże Wyspiańskiego 27, vis a vis Politechniki). Ładownia barki Irena jest ogrzewana. Dzieciom możemy podawać herbatę, ciastka.

Historia lotnictwa

Jubileusz 35-lecia „Loteczki”

Życie większości ludzi upływało przez tysiąclecia głównie w dwóch wymiarach. Dopiero w XVIII wieku człowiek dzięki balonom na serio oderwał się od ziemi, wkraczając w trzeci wymiar przestrzeni. Koniec wieku XIX i początek wieku XX zapoczątkował opanowanie przestworzy przez statki powietrzne cięższe od powietrza, czyli przez samoloty. One to wraz ze sterowcami, a po I Wojnie Światowej również z szybowcami, wkroczyły w ten trzeci wymiar niemal lawinowo. Dziś trudno wyobrazić sobie ludzkość działającą jedynie na płaszczyźnie. Dla milionów ludzi związek z przestrzenią trójwymiarową jest oczywistością, niczym chleb powszedni. Trzeci wymiar przestrzeni tworzy szczególne więzi w społeczności ludzkiej, żyjącej z lotnictwa lub dla lotnictwa. Jest to charakterystyczne zwłaszcza w lotnictwie sportowym. Choć przeżycia doznawane podczas lotów, skoków czy uprawiania modelarstwa lotniczego mają charakter typowo indywidualny, to jednak bez kolektywnego działania uprawianie jakiegokolwiek dyscypliny lotniczej nie byłoby możliwe. Młodzież skupiona w

modelarniach lotniczych przeżywa to najwcześniej. Skoczkiem spadochronowim są w lotnictwie grupą najbardziej spójną, zarówno w spadochroniarni, jak i na starcie oraz w samolocie. Szybownicy i piloci samolotowi są zdani głównie na siebie podczas przygotowania teoretycznego do lotów szkolnych, treningowych i wyczynowych oraz przy organizacji startów, wyhangarowaniu i zahangarowaniu sprzętu. Uczucie to nie jest obce również lotniarzom i parolotniarzom. Nic więc dziwnego, że w modelarniach lotniczych i na lotniskach rodzą się przyjaźnie, które potrafią trwać przez całe życie. Zjawisko to odczuwa się ostrzej, gdy nastaje czas rozstania z czynnym uprawianiem ukochanej dyscypliny lotniczej z powodu zaawansowanego wieku, utraty zdrowia, czy jakiegokolwiek innej przyczyny.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku zlikwidowano we Wrocławiu zastłone lotnisko Gądów Mały, przeznaczając je pod zabudowę mieszkaniową. Nowe lotnisko – Szymanów, zlokalizowano 10 kilometrów dalej na

północ, poza miastem. W pierwszych latach stanu wojennego ówczesny kierownik Aeroklubu Wrocławskiego przeprowadził weryfikację członków aeroklubu, pozbawiając wielu z nich możliwości latania a nawet prawa wstępu na lotnisko. W ten sposób przestało ono być miejscem spotkań i okazją do wspomnień dla przyjaciół, połączonym życiową pasją, jaką było wspólne bujanie w powietrzu.

Lotnicza przyjaźń

W tym czasie moim sąsiadem na osiedlu Popowice, bliskim Gądowa Małego, został w wyniku ożenku pilot gliwicki Zbyszek Gajewski, latający pięknie szybowcami, świetny akrobata samolotowy. Spotykaliśmy się wcześniej na szybowiskach, zwłaszcza w Lesznie i w Jeżowie Sudeckim. Zbyszek był tam duszą towarzystwa, prawdziwym wodzirejem. Grał pięknie na pianinie, miał bogaty repertuar piosenek, zwłaszcza lotniczych. Był przemiłym gawędziarzem, grał świetnie w brydża, bardzo wówczas modnego wśród braci lotniczej. W 1987, w trakcie jednego z wieczornych spotkań doszliśmy obaj do wniosku, że warto byłoby się spotkać w dawnym gronie lotniczych przyjaciół. Po naszym telefonicznym apelu na pierwsze spotkanie w Osiedlowym Domu Kultury na osiedlu Popowice przyszło około 40 koleżanek i kolegów: szybowników, pilotów samolotowych, skoczków spadochronowych, modelarzy i mechaników lotniczych. Obejrzelśmy przeźrocza z gądowskiego i lubińskiego lotniska, posłuchaliśmy nagranych na taśmę magnetofonową opowiadań nieżyjącego już legendarnego przedwojennego pilota, „wilniuka” Bolesława Kochanowskiego, czołowego szybownika wrocławskiego od roku 1945, powspominaliśmy własne przeżycia w powietrzu. Doszliśmy do wniosku, że dobrze byłoby spotykać się w tym gronie co miesiąc. I tak trwa to od 35 lat aż do dziś, bez żadnej przerwy!

Dla uczczenia bola

Na jednym z pierwszych spotkań wyłonił się

problem nazwy dla rodzącego się klubu. Wróciliśmy do gawęd Bola Kochanowskiego, który opowiadając zawsze pięknie i śpiewnie zaciągał „ż wiljenska”: „Ljece ja braci już niziučko, już myśli, że trza o zym prasnoć. A tu zaczyna coś tyrpać, to ja braci zakronzył, ciasno, jak się tylko da i tylko go ljoteczkó, ljoteczkó podtrzymuji...”, i tak dalej. Przypomniał te słowa Stefan Różycki, znakomity pilot i instruktor Aeroklubu Wrocławskiego i zaproponował, aby dla uczczenia Bola przyjąć nazwę LOTE CZKA. Wszystkim się to spodobało i tak zostaliśmy Klubem Lotników LOTE CZKA.

Członkowie loteczki

Pierwsza książka adresowa LOTE CZKI z 1987 zawierała zestaw następujących członków: Andrzej Bachmann, Ewa i Jan Baranowie, dr Jerzy Bem, Stanisław Błasiak, Jerzy Blitz, Małgosia i Józef Bujakowie, Teresa Ćwik-Maszczyńska, Adam Dotzauer, Zbigniew Gajewski, Janusz Gogała, Leszek Haber, Aleksy Ilukiewicz, Zenon Jewstrat, Witold Kęsoń, Józef Kurpiela, Jerzy Kopeć, Mieczysław Kozdra, Romuald Kulikowski, Eugeniusz Kuźbik, Edward Ligocki, Stanisław Łuszczyński, Zdzisław Majewski, Barbara i Henryk Maciągowie, dr Stanisław Maksymowicz, Jan Marugi, Andrzej Maszczyński, Wacław Mazur, Maciej Michałowski, Mieczysław Miedziak, Jerzy Musiał, Antoni Mydłowski, Stanisław Pasternak, Aleksander Pawlikiewicz, Roman Polański, Jerzy Popiel, Mieczysław Przybylski, Zbigniew Radomski, Franciszek Ragankiewicz, Stefan Różycki, Achil Rudnik, Włodzimierz Ruśkiewicz, Jerzy Sabadasz, Tadeusz Skałacki, Andrzej Sokolski, Stanisław Szomański, Sławomir Twarkowski, Roman Tyczyński, Janusz Wasilewski, Jerzy Wilkowski, Stanisław Witek, Mieczysław Wolak i Włodzimierz Żołud. W następnym wydaniu książki adresowej z 1988 figurują ponadto: Alfred Jankowski, Krzysztof Kaczanowski, Janusz Karolew, Eugeniusz Kossowski, Barbara Kotlarska-Samek, Ryszard Kuś, Herbert Majnusz, Zygmunt Małecki, Tadeusz Mirowski, Zygmunt Rewucki, Krystyna Sierżan, Jarosław Staroszczyk i Stefan Szykasiuk.

Z upływem lat członków LOTECZKI przybywało. W sumie było z nią związanych ponad 250 osób z wielu krajów świata, oprócz Polski z: Australii, Austrii, Kanady, Niemiec, Słowacji, Szwecji, USA i Wielkiej Brytanii. Wśród zagranicznych członków Klubu byli nieżyjący już: Janusz Żurakowski - sławny pilot doświadczalny, najbardziej znany w świecie polski pilot, col. Francis Gabreski - as lotnictwa myśliwskiego USA, Krzysztof Pasieka - artysta malarz z Kanady, specjalizujący się w tematyce lotniczej, Anna i Ryszard Piaścikowie z Kanady, Józef Sawoszczyk i John Serafin z USA, Kazimierz Szrajer z Kanady - sławny pilot Akcji MOST-3, Kazimierz Rasiej - dożywotni prezes Rady Skrzydeł Stowarzyszenia Lotników Polskich (SLP) w USA, jego poprzednik - Tadeusz Maj, Henryk Kudliński - instruktor w Wielkiej Brytanii z okresu wojny, Jerzy Ruśkiewicz i Leszek Horbaczewski - wszyscy z USA, Marcei Ostrowski - prezes Skrzydła 430 Warszawa SLP z Toronto, jego poprzednik – Jan Gasztold, Marek Kusiba z Kanady, Tadeusz Krzystek – sekretarz światowego SLP z Wielkiej Brytanii, Waldemar Gross i Wiesław Matuszewicz z Australii, Janusz Gan z Austrii, Franciszek Lejczak – szybownik i koncertmistrz skrzypcowy ze Szwecji, Urszula Molenda, Gerard Ciepły, Marek Koralewski, Richard Ritter i Janusz Wasilewski - wszyscy z Niemiec oraz Tadeusz Wala – pilot i konstruktor lotniczy ze Słowacji.

Oprócz wcześniej wymienionych członków Klubu, mieszkających w Polsce, do LOTECZKI należeli lub nadal należą m. in.: Józef Adamowicz, Stanisława Antoszevska, Mieczysław Bakoś, płk Zbigniew Bałowski, Paweł Bamberski, Adam i Michał Biskowie, Bolesław Broszko, Witold Bródka, Jacek Brzeziński, Janusz Bugiel, Aleksandra i Zbigniew Bukowscy, Halina Bułka-Grobelna, Irena Cabaj, Mieczysław Catewicz, Anna i Zbigniew Chrzęszczowie, Zenon Chwaliszewski, Andrzej Cichoński, Bronisław Czapski, Ryszard Czeszejko-Sochacki, Maksymiliana Czmiel-Paszyć, gen. dyw. Leszek Cwojdzński, Tadeusz Dobrociński, dr Wojciech Durek, Wiesław i Jacek Dziedzio, Marek

Frosztęga, płk Roman Gil, Bogdan Ginter, Robert Gonera, Zenon Gralak, Andrzej Grobelny, Eugeniusz Gryszczuk, Barbara Grześkowiak-Bocian, Henryk Gwiazda, Bolesław Haber, gen. bryg. Mirosław Hermaszewski, Leszek Igła, Piotr Iwański, Rajmund Jakób, Tadeusz Jany, prof. Stanisław Januszewski, Edward Jaworski, Ryszard Jaworz-Dutka, Władysław Jerzyk, Zbigniew Jezierski, Bolesława Jońca, Tadeusz Kaczmarek, Daria Kaczmarska, Janusz Karolew, płk Zdzisław Kierkicz, Bogusław Kieszkowski, Andrzej Koba, Zenon Konik, Cezary Kopeć, prof. Wacław Kornaszewski, Damian i Marek Koselscy, Józef Kostka, Krzysztof Kotarba, płk Hieronim Kowalski, płk Mieczysław Kozdra, Zofia Koziak, Adamina Kozielska, ppłk Wacław Kozielski, Ryszard Kozłowski, Mirosław Królikowski, Zbigniew Kubień, dr Krzysztof Kubryński, Henryk Kucharski z Sycowa i Henryk Kucharski z Warszawy, Józef Kurpiela, Teofil Lenartowicz, Tadeusz Lewicki, Lucjan Lubas, Mariusz Ławruszczuk, Mieczysława Łoń, Janusz Łykowski, płk Andrzej Majewski, gen. broni Lech Majewski, Jerzy Makula, Zygmunt Małeckie, Paweł Marchelewski, dr Janusz Marek, Edward Margański, płk Zbigniew Martynowicz, Jan Marugi – obecny prezes Klubu, płk Zbigniew Materna, Mirosław Matuszewicz, Ewa i Wiesław Mercikowie, Mieczysław Miedziak, dr Edmund Mikołajczyk, Jan Mikołajczyk, Tadeusz Mirowski, Ludwik Misiek, Waldemar Miskurka, Józef Młócek, Zdzisław Modelski, Henryk Mynarski, Rafał Nowak, Andrzej Obzejta, Bogusław Ochap, dr Andrzej Olipra, płk Ryszard Olszowy, Andrzej Onitsch, Dominik Orczykowski OFM Cap., Mieczysław Orczykowski, Stanisław Pasternak, Przemysław Pawłowicz, Eugeniusz Pieniążek, Leszek Polak, Roman Polański, Jan Policht, Jerzy Popiel, Maria Popiołek, prof. Edward Popiołek, Zygmunt Proszowski, Jolanta Przybylak, Mieczysław Przybylski, Witold Raczyński, Marcin Regulski, Zygmunt Rewucki, Barbara Rotte, Fryderyk Rzymanek, Wojciech Sankowski, Jan Sawicki, Andrzej Schutty, Jerzy Siatkowski, dr Henryk Sienkiewicz, płk Adam

Sikora, Grzegorz Skomorowski, Sadoimir Smoliński, Edward Sobczak, Jan Spatek, Ryszard Stachura, Ludwik Stieber, Stanisław Stróżyk, Jerzy Śmielkiewicz, ppłk Jan Świerzewicz, Artur Tenenberg, prof. płk Paweł Tyrała, Władysław Waltoś, Stanisław Wielgus, Janusz Więckowski, Andrzej Winiarz, Marian Pedro Wiśniewski, Danuta Witek, Ryszard Witkowski, Bohdan Wróblewski i Józef Wójtowicz. Wiele z tych osób to powszechnie znani wybitni piloci, skoczkowie spadochronowi, mechanicy, konstruktorzy, naukowcy, lotnicy różnych specjalności i miłośnicy lotnictwa. Należy tu wyróżnić jedynego polskiego kosmonautę, gen. bryg. Mirosława Hermaszewskiego, który ze wszystkich Polaków był w przestrzeni okołoziemskiej zdecydowanie najwyżej, zaś członkostwo w LOTE CZKE bardzo sobie ceni. Dzięki temu częściej wraca na Dolny Śląsk, z którym jest mocno związany od wczesnego dzieciństwa.

Logo klubu

Ważnym dla członków LOTE CZKI było utworzenie logo Klubu, wyróżniającego ich wśród braci lotniczej. W tym celu Krzysztof Kęsoń, syn Witolda, pilota agrolotnictwa, wieloletniego członka zarządu LOTE CZKI, zaprojektował odznakę, której głównym motywem jest model szybowca na błękitnym, owalnym tle i napis LOTE CZKA. Zarząd po drobnych poprawkach projekt ten zatwierdził. Unikatem LOTE CZKI jest medal mosiężny, wydany w 2002, zaprojektowany przez artystę rzeźbiarza Jerzego Nowakowskiego, profesora Akademii Sztuk Pięknych z Krakowa. Awers w kształcie okręgu zawiera logo Klubu oraz napis ZASŁUŻONY DLA KLUBU LOTNIKÓW LOTE CZKA. Na rewersie umieszczono herb Wrocławia oraz nazwy państw, w których mieszkają członkowie Klubu. Na prośbę członków LOTE CZKI wykonano również podobne medale, ale z napisem na awersie KLUB LOTNIKÓW LOTE CZKA. Mogli je nabyć wszyscy członkowie Klubu.

Nie tylko we Wrocławiu

LOTE CZKA z uwagi na zmiany własnościowe lokali, z których korzystała, musiała wielokrotnie we Wrocławiu zmieniać swą siedzibę. Pierwszą była przeprowadzka do klubu przy Placu Engelsa, następnie do pracowni psychologicznej Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich przy ulicy Wiśniowej, i kolejno do kawiarni... więziennej BIVA przy ulicy Kleczkowskiej!

Oprócz comiesięcznych spotkań w stałych terminach członkowie Klubu organizują co roku różne imprezy dodatkowe. Dużym powodzeniem cieszą się zawsze czerwcowe spotkania w Dobroszowie Oleśnickim, na posesji Tadeusza Dobrocińskiego, pierwszego lotniarza w Polsce, który budował udane lotnie już w połowie lat sześćdziesiątych, czego byłem naocznym świadkiem. Na jego lotni Sęp udane loty z Góry Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim wykonywali studenci specjalizacji spadochronowej Akademii Wychowania Fizycznego z Wrocławia, założonej i kierowanej przez dr. Stanisława Maksymowicza. 3 czerwca 2000 zebranych w Dobroszowie Oleśnickim zaszczycił swą obecnością gen. bryg. pil. Stanisław Skalski, który w tym dniu przebywał wcześniej na uroczystości nadania Szkole Podstawowej nr 118 na Gądowie Małym imienia pułkownika pilota Bolesława Orlińskiego.

LOTE CZKA w ramach swej działalności wspierała finansowo swych członków, startujących w zawodach szybowcowych dużej rangi. Pomagała finansowo członkom, znajdującym się w trudnej sytuacji materialnej i Szkole Podstawowej im. Szybowników Polskich w Bezmiechowej. Za pieniądze zebrane prywatnie w ramach zbiórki zakupiono materiał granitowy na wykonanie nagrobka Tadeusza Skafackiego. Nagrobek nieodpłatnie wykonał i zmontował na wrocławskim Cmentarzu Grabiszyńskim mistrz kamieniarski, pilot i członek LOTE CZKI Władysław Jerzyk. Wielu członków Klubu propagowało lotnictwo w szkołach i w środowiskach społecznego przekazu. Wyróżnił się w tym zwłaszcza Stanisław Babiarczyk, angażując się szczególnie we

wspomnianej Szkole Podstawowej nr 118 im. płk. pil. B. Orlińskiego. Uroczystość 100-lecia urodzin tego patrona szkoły uświetniła LOTE CZKA obecnością wielu członków na Cmentarzu Świętej Rodziny we Wrocławiu, gdzie Jubilat jest pochowany. Udany pomysł M. Kozdry, członka LOTE CZKI, jest Wyróżnienie Honorowe imieniem Dedala, przyznawane od wielu lat najwybitniejszym instruktorom lotniczym.

Wielokrotnie członkowie Klubu spotykali się na lotniskach w Lesznie, Jeleniej Górze, Mirosławicach i w Szymanowie, gdzie największą atrakcją były loty szybowcami, konkursy lądowania na celność oraz przyjemne chwile spędzone przy ognisku i grillu w połączeniu ze śpiewem i grą na różnych instrumentach muzycznych. W Jeżowie Sudeckim stałym punktem programu jest ponadto zwiedzanie Zakładu Szybowcowego Henryka Mynarskiego, gdzie zawsze jest coś nowego do obejrzenia. LOTE CZKA zorganizowała również ciekawe wyjazdy do muzeów lotniczych w Berlinie i w Pradze oraz na pokazy lotnicze, na przykład do Ostrowa Wielkopolskiego. Wielu jej członków uczestniczy co miesiąc w posiedzeniach Dolnośląskiej Akademii Lotniczej oraz co roku we wrześniu w spotkaniach miłośników Żaru. Warto również wspomnieć o przedsięwzięciach realizowanych wspólnie z Wrocławskim Klubem Seniorów Lotnictwa (WKSL), któremu przewodzi płk pil. Antoni Chojcan. Tu LOTE CZKA wspomaga Adama Sznajderskiego w opracowywaniu książek poświęconych lotnictwu dolnośląskiemu. Uczestniczyła również w wykonaniu granitowego pomnika, który stanął na terenie dawnego lotniska Gądów Mały. Główny wkład finansowy wniósł tu Adam Bisek, wspomagając działalność organizacyjną członka WKSL Tadeusza Szamreja.

Orle gniazdo

Zupełnie nowe możliwości działania Klubu otworzyły się z chwilą zaproszenia LOTE CZKI przez biznesmena i pilota Adama Biska do jego lokalu

przy ul. Strachowickiej 42a, noszącego dźwięczną, miłą dla lotników nazwę Orle Gniazdo. Adam Bisek uratował przed ruiną budynek starej cegielni, z którego zrobił perełkę architektoniczną. Parter przeznaczyl na restaurację, natomiast pierwsze piętro na biura i pracownie. Jest tam duża sala, służąca do spotkań większych grup oraz mniejsze pomieszczenia na zebrania skromniejszych liczbowo zespołów, na przykład zarządu. Spory hall przyciąga wzrok ciekawymi eksponatami muzealnymi. Z tego piętra można wejść po schodach, wbudowanych we wnętrze komina, do pomieszczenia, z którego roztacza się piękna panorama Wrocławia.

LOTE CZKA uzyskując siedzibę w Orlim Gnieździe dostała szansę wyposażenia jego pomieszczeń w pamiątki o profilu lotniczym, jak modele szybowców i samolotów, obrazy, fotografie, rzeźby, nagrody, dyplomy i inne akcesoria. Klub wywiązał się z tego zadania znakomicie, co odwiedzających cieszy po dzień dzisiejszy.

W wakacyjny wtorek 11 lipca 2000, dwa miesiące przed oficjalnym otwarciem lokalu, w nowej siedzibie zebrało się przy piwie, kawie i herbacie oraz suto zastawionych stołach 24 członków LOTE CZKI. Płk Zbigniew Materna podarował wówczas do Orlego Gniazda łopatę śmigła samolotu An-2. Spotkanie uświetniła Danuta Witek wspaniałym ciastem. Nowa siedziba wszystkim przypadła bardzo do gustu. Trudno znaleźć w świecie podobnie przyjemny lokal lotniczy. Niepodobna też spotkać gdziekolwiek właściciela lokalu tak przychylnego klubowi o profilu lotniczym. Adam Bisek utworzył LOTE CZCE idealne warunki do działania, nie żądając od niej jakiegokolwiek wkładu finansowego.

LOTE CZKA zbiera się w Orlim Gnieździe w drugie wtorki każdego miesiąca o 17:00. W programie oprócz spraw bieżących jest z reguły prelekcja na jakiś ciekawy temat lotniczy, okraszona zdjęciami lub filmem video. Prelekcje wygłaszają nie tylko członkowie Klubu, ale i znakomici lotnicy,

zapraszani z różnych ośrodków z kraju i z zagranicy. W okresie bożonarodzeniowym spotykamy się na opłatku.

Złota lotka

Raz w roku organizowana jest impreza galowa, na której wyróżnia się ludzi najbardziej zasłużonych dla lotnictwa. Jest ona w całości finansowana przez Adama Biska. Najwyższym wyróżnieniem Klubu jest ZŁOTA LOTKA, którą przyznaje Kapituła w uznaniu wybitnych osiągnięć sportowych lub za całokształt działalności na rzecz lotnictwa. W skład Kapituły wchodzi członkowie LOTECHKI obdarzeni najwyższym autorytetem. Obecnie są nimi: Krzysztof Kaczanowski – przewodniczący oraz członkowie: Zbigniew Bukowski, Wiesław Dziedzio, Herbert Majnusz, Józef Młócek i Jerzy Popiel. Dotychczas, poczynając od 1997, wyróżnienie to przyznano 74 osobom. Pierwszymi laureatami zostali: Stanisław Szomański - pierwszy Kierownik Oddziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji we Wrocławiu, organizator lotnictwa cywilnego na Dolnym Śląsku od roku 1945, Zbigniew Chrzyszcz - wicemistrz I Igrzysk Lotniczych w Turcji w lotach rajdowo-nawigacyjnych w 1997 oraz Waldemar MiszKurka, który w 1997 obleciał świat 19-letnim samolotem An-2.

Obraz i wota w kaplicy

Obecnie Waldemar MiszKurka chciałby tym samym samolotem wykonać ponownie lot dookoła świata na zmienionej trasie, z okazji 75-lecia ostatniego lotu Amelii Earhart. W związku z tym poszukuje on sponsorów, którzy w zamian za reklamę wesprą finansowo to przedsięwzięcie. Waldemar całą swoją młodość spędził w pobliżu lotniska Gądów Mały, przy którym mieszkał wraz z rodziną. Od przedszkola podglądał tam szybowce i samoloty, potem kleił modele w harcerskim szczepie lotniczym Błyskawica i w 1969 wyszkolił się na tymże lotnisku na szybowcu Czapla, rozpoczynając tak swą niezwykłą karierę lotniczą. Kiedy szczęśliwie wrócił z rajdu dookoła świata,

namalował obraz Matki Bożej Loretańskiej, patronki lotników, z zamiarem ofiarowania go gądowskiej parafii pod wezwaniem Św. Maksymiliana Kolbego. Wraz ze Zbigniewem Gajewskim 4 grudnia 1999 miałem przyjemność przekazania tego dużego, prawie trzymetrowej wysokości obrazu proboszczowi parafii, księdzu Czesławowi Majdzie. Ksiądz proboszcz przystał również na naszą propozycję, aby kaplicę, w której zaplanowano umieścić obraz, powierzyć opiece Matki Bożej Loretańskiej i nazwać ją Jej imieniem. Spełniło się to 15 stycznia 2000 podczas uroczystej mszy świętej. Obecnie w kaplicy są różne wota lotników, w tym oryginalne duże śmigło drewniane, podarowane przez gen. Mirosława Hermaszewskiego i Modlitwa Pilota, wryta w dużej, ponad półtorametrowej wysokości płycie marmurowej.

Kolejni laureaci

Kolejnymi laureatami Złotej Lotki zostali: Janusz Łykowski, dr Edward Malak, prof. Stanisław Januszewski, Maksymiliana Czmiel-Paszyc, ppłk Waclaw Kozielski, Stanisław Błasiak, Zbigniew Gajewski, col. Francis Gabreski, gen. bryg. Stanisław Skalski, Janusz Żurkowski, gen. bryg. Tadeusz Góra, Janusz Centka, Jerzy Makula, Edward Margański, Stanisław Sójka, Waclaw Wieczorek, O. Dominik Orczykowski, Jerzy Popiel, Sebastian Kawa, Janusz Darocha, Ryszard Witkowski, Józef Młócek, Edward Ligocki, Krzysztof Wieczorek, Bogumił Bereś, dr Krzysztof Kubryński, John Serafin, Adam Bisek, płk Antoni Chojcan, gen. bryg. Mirosław Hermaszewski, Bronisław Żurkowski, Jadwiga Piłsudska-Jaraczewska, Władysław Ostrowski, Michael Dobrzelecki, Kazimierz Rasiej, Tadeusz Maj, Marian Fijał, Marcelli Ostrowski, gen. bryg. Tadeusz Andersz, Tadeusz Krzystek, gen. bryg. Tadeusz Sawicz, Kazimierz Szrajer, Andrzej Cichoński, dr inż. Andrzej Glass, Tomasz Kawa, Herbert Majnusz, dr Janusz Marek, Stanisław Wielgus, Edward Jaworski, Krzysztof Kaczanowski, prof. Waclaw Kornaszewski, Tadeusz Rejniak,

Marian Pedro Wiśniewski, Zbigniew Bukowski, Jacek Dankowski, Zbigniew Nieradka i Henryk Kudliński.

Błękitne skrzydła

Krajowa Rada Lotnictwa (KRL) i miesięcznik Skrzydłata Polska w uznaniu zasług za dotychczasowe działania przyznały LOTE CZCE swoje najwyższe Wyróżnienie Honorowe Błękitne Skrzydła. 10 września 2000 wyróżnienie to odebrał podczas Air Show 2000 w Radomiu Stanisław Szomański w towarzystwie Mirosława Królikowskiego i w mojej obecności.

Stowarzyszenie

LOTE CZKA stała się Klubem znanym w polskim świecie lotniczym. Uznano, że powinna ona uzyskać osobowość prawną poprzez zarejestrowanie jej w sądzie jako stowarzyszenie. Oficjalnie taką propozycję zgłosił jeszcze w kawiarni więziennej Tadeusz Jany w 1999. On to wraz ze Zbigniewem Materną poświęcił sporo czasu na opracowanie projektu statutu i wniosku o rejestrację do sądu okręgowego. 30 listopada 2000 akt rejestracji LOTE CZKI w sądzie jako Stowarzyszenia został dokonany. 9 stycznia 2001 Walne Zebranie LOTE CZKI wybrało nowy zarząd, na czele którego stanął Zbigniew Gajewski, sprawujący dotąd tę funkcję od początku istnienia Klubu, to jest od 1987.

Kronika loteczki

Od maja 1999 z inspiracji Wojciecha Sankowskiego wydawany jest Biuletyn Loteczki, obrazujący życie Klubu. Dotychczas ukazało się ponad 70 jego numerów. Szczególnym cenną dla Klubu jest Kronika Loteczki, dzieło autorskie śp. Stanisława Sójki o masie ponad 20 kg, oprawione w skórę. Jest ono kopalnią wiedzy nie tylko o LOTE CZCE, ale i o lotnictwie ogólnym, głównie polskim. Kronika ta została wydana w postaci płyt CD i DVD. Obecnie jest opracowywany drugi tom Kroniki Loteczki o wymiarach (62 x 52) cm.

Dyplom i wyróżnienia

Szczególnie cennym dla LOTE CZKI jest wyróżnienie jej przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI Dyplomem Honorowym, z okazji stulecia lotnictwa. Dyplom ten miałem przyjemność odebrać w siedzibie FAI w Paryżu w 2005. W tym samym roku KRL przyznała sześć wyróżnień specjalnych: Błękitnych Skrzydeł Stulecia Lotnictwa. Czterech laureatów, generałowie: Tadeusz Góra, Mirosław Hermaszewski i Stanisław Skalski oraz Jerzy Makula to członkowie LOTE CZKI. LOTE CZKA stara się również o wyróżnienie Błękitnymi Skrzydłami osób najbardziej na to zasługujących. Dzięki temu na wniosek Klubu odznaczenie to przyznano m. in. Jadwidze Piłsudskiej-Jaraczewskiej, Januszowi i Bronisławowi Żurakowskiemu, Kazimierzowi Szrajerowi, Tadeuszowi Sawiczowi i wielu innym osobom z kraju i z zagranicy. Ponadto na wniosek LOTE CZKI Górską Szkoła Szybowcowa ŻAR przyjęła za patrona Adama Dziurzyńskiego.

Podsumowanie działalności

Podsumowaniem działalności Klubu w minionym ćwierćwieczu była impreza galowa w niedzielę 22 kwietnia br. Rozpoczęła ją msza święta w intencji LOTE CZKI w pięknym kościele na Gądowie Małym, którą odprawił O. Dominik Orczykowski w celebrze pięciu księży z proboszczem gądowskiej parafii, księdzem prałatem Czesławem Majdą na czele. Dalsza część jubileuszowej uroczystości odbyła się w Orlim Gnieździe, gdzie zgromadziło się dziesiątki członków Klubu i wielu jego przyjaciół z całej Polski. Wśród gości byli m. in.: siostrzenica płk. pil. Bolesława Orlińskiego Zofia Kudrewicz-Hubicka, dowódca Sił Powietrznych gen. broni Lech Majewski i gen. bryg. Gromosław Czempiński, liczni seniorzy lotnictwa z Warszawy, Krakowa, Poznania, Leszna, Bielska-Białej, Jeleniej Góry, Torunia i Wrocławia oraz przedstawiciele zaprzyjaźnionych aeroklubów regionalnych. Wręczono Złote Lotki, których laureatami zostali: szybowcowy mistrz świata w 1958 Adam Witek, gen. broni Lech Majewski, gen. dyw. Leszek Cwojdzicki, Michał Wieczorek, Karol Staryszak, dr

Stanisław Maksymowicz, Ludwik Misiak, Tadeusz Kaczmarek, płk Mieczysław Kozdra, Henryk Mynarski, Aleksander Pawlikiewicz, Wiesław Dziedzio i kpt. PLL LOT Tadeusz Wrona. Zofia Kudrewicz-Hubicka, Waldemar Miskurka i każdy z obecnych laureatów po otrzymaniu wyróżnienia posadzili następnie pamiątkowe dęby w Alei Dębów. Reprezentujący wiele instytucji goście obdarowali zarząd LOTECZKI licznymi pamiątkami. Ponadto medale im. B. Orlińskiego wręczał wielu zasłużonym lotnikom płk pil. Antoni Chojcan w imieniu WKSL. On z kolei został wyróżniony Dyplomem Honorowym Aeroklubu Polskiego, wręczonym mu przez Jerzego Madlera.

Po części oficjalnej rozpoczęła się część konsumpcyjna, przygotowana przez pracowników restauracji Adama Biska. Wielką atrakcją była również możliwość zwiedzania ostatniej inwestycji Adama Biska, przyległego do Orlego Gniazda hotelu Dom Kosmonauty, który niedawno otworzył swoje podwoje. W jego pokojach są liczne pamiątki kosmonautów i astronautów a wśród nich obrazy namalowane przez Aleksieja Leonowa. Była tam również czynna ciekawa wystawa obrazów o tematyce lotniczej autorstwa Marcina Regulskiego, absolwenta krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych, świetnego pilota

akrobata samolotowego i członka LOTECZKI..

Pamięć

Wchodząc w drugie ćwierćwiecze z wielkim smutkiem wspominamy 47 członków LOTECZKI, którzy odlecieli od nas na zawsze. Są to: Stanisław Babiarczyk, Jerzy Blitz, Józef Leon Bujak, Grzegorz Dąbrowa, Kazimierz Drzewiński, Ludmiła Flądrowa-Pawlina, col. Francis Gabreski, Zbigniew Gajewski, Zbigniew Girulski, gen. bryg. Tadeusz Góra, Aleksy Ilukiewicz, Tadeusz Jaworski, Zenon Jewstrat, Eugenia Krakowska, Jerzy Kubaczewski, Eugeniusz Kossowski, ppłk Wacław Kozielski, Eugeniusz Kuźbik, płk Tadeusz Majewski, Zdzisław Majewski, Maciej Michałowski, Franciszek Nazarewski, Stanisław Łuszczyński, Krzysztof Pasieka, Paweł Piłat, Zbigniew Radomski, Kazimierz Rossa, Achil Rudnik, Stefan Różycki, Józef Sawoszczyk, gen. bryg. Stanisław Skalski, Tadeusz Skałacki, doc. dr Andrzej Sokolski, Adam Sokulski, Jan Sójka, Stanisław Sójka, Jarosław Staroszczyk, Stanisław Szomański, Ryszard Szpieć, Stefan Szykasiuk, Urszula Śliwak, Stefan Urbański, Tadeusz Wiślicki, Stanisław Witek, Mieczysław Wolak, Bronisław Żurkowski i Janusz Żurkowski. Pamięć o nich będzie nam towarzyszyć zawsze.

Stanisław Błasiak

Marinefliegerstation Putzig (1911-1918)

Pierwsze powstałe niemieckie stacje lotnicze (niem. Fliegerstation) ominęły nadbałtycki region, będąc lokalizowanymi w Strasburgu, Metz i Darmstadt liczyły 21 oficerów i 306 osób personelu pomocniczego, a do końca 1912 r. oddano do użytku trzy nowe fabryki samolotów: Luftverkehrsgesellschaft (LVG – Franz Schneider), Agowerke w Berlinie i wytwórnię wodnosamolotów-hydroplanów w Friedrichshafen nad Jeziorem Bodeńskim, w której budowano wodnosamoloty pływakowe dla Kaiserliche Marine o ww. nazwie oraz sterowce konstrukcji hr. Ferdinanda von Zeppelina, zaś z biegiem czasu,

ciężkie samoloty konstrukcji Clausa Dorniera. Rok 1913 przyniósł w niemieckim lotnictwie lądowym zmiany organizacyjne w wyniku, których utworzono pięć batalionów lotniczych (niem. Fliegerbatalion - Fl.Batl. - cztery pruskie i jeden bawarski), a ponadto utworzono jedną na wschodzie i dwie na zachodzie artyleryjskie stacje lotnicze (niem. Artilleriefliegerstation). Z dniem 1 X 1913 r. utworzono: Fl.Batl. 1. – Döberitz (sztab, dwie kompanie), Großenhain (jedna kompania); Fl.Batl. 2. – Poznań (niem. Posen) [sztab], Grudziądz, Królewiec (niem. Königsberg); Fl.Batl. 3. – Köln (sztab), Hannover, Darmstadt; Fl.Batl. 4.

– Strassburg (sztab), Metz, Freiburg; bawarski Fl.Batl. w Groß-Schleißheim.

W 1913 r. miały miejsce w Gdańsku pierwsze wizyty samolotów wojskowych, np. 22 VI 1913 r. przyleciały tu tam dwa samoloty typu Rumpler „Taube”, które wylądowały na lądowisku na wyspie Ostrów. 1 VIII 1913 r. został przydzielony do Gdańska do 2. Leibhusaren Rgt. książę Fryderyk Zygmunt Pruski, który od trzech lat prowadził doświadczenia na własnych konstrukcjach samolotowych i po licznych próbach udało mu się w 1913 r. zbudować samolot, którego uznaje się za założyciela i ojca chrzestnego gdańskiego lotniska. Na jego polecenie pod koniec 1913 r. oddano do użytku pierwszy w Gdańsku stały, murowany hangar lotniczy, wydzielony obszar na terenie placu ćwiczeń w Gdańsku-Wrzeszczu (niem. Danzig-Langfuh) przyjął nazwę Fliegerstation des Prinzen Friedrich Sigismund zaś 1 III 1914 r. na gdańskim lotnisku utworzono Szkołę Lotniczą księcia Fryderyka Zygmunta (Der Fliegerschule des Prinzen Friedrich Sigismund). Od momentu założenia tej stacji lotniczej, wszystkie samoloty na podwoziu kołowym przylatujące do Gdańska lądowały właśnie na jej terenie, a wyspa Ostrów i Kaiserliche Werft Danzig służyły tylko Kaiserliche Marine. 26 IV 1914 r. podczas lotu okrężnego po Niemczech z krótką wizytą w Gdańsku gościł pilot wojskowy Pfeiffer z asystentem Oblt. von Hagenem z Fl.Batl. 1. w Döberitz, a 9 V 1914 r. w zupełnych ciemnościach i podczas mgły wylądował w Gdańsku dwupłatowy wojskowy samolot typu Aviatik, który przyleciał z Darmstadt przez Piłę (niem. Schneidemühl), pilotowany przez Oblt. Zahna z 3. badischen In.Regt. Nr. 111 [Rastatt - obserwatorem był Oblt. Weber z Garde-Fuß-Art.-Reg.] i podczas lądowania uległ niewielkiemu uszkodzeniu, po czym został odholowany do warsztatów lotniczych (Flugzeugwerkstatt des Prinzen Friedrich Sigismund). 10 V 1914 r. wylądował w Gdańsku dwupłatowy samolot typu LVG lecący z Królewca, którego pilotem był Oblt. baron von Ascheberg z

Lehr-Regiment der Feldart.-Schießschule, a obserwatorem Oblt. Sonchan z Feld-art-Rgt.64. Kończący się w Gdańsku 26 VI 1914 r. trzeci etap zorganizowanego 21 VI 1914 r. w Wrocławiu (niem. Breslau) Ostmarkenflug, w którym brało udział 36 samolotów (16 wojskowych i 20 prywatnych), wyprodukowanych w Niemczech, miał miejsce na specjalnie w tym celu przygotowanym lądowisku na wielkim placu ćwiczeń. Podczas przylotu samolotów z Królewca do Gdańska zadaniem pilotów był lot nad wieżą Kościoła Mariackiego, po czym należało obrać kierunek wzdłuż Alei Zwycięstwa (niem. Große Alle) i wylądować na ww wielkim placu ćwiczeń. Pierwsze samoloty przyleciały z Królewca do Gdańska 25 VI 1914 r. po czym do Grudziądza i z powrotem zaś całość zakończył wielki bal w Dworze Artusa. Mimo, że Gdańsk posiadał lotnisko i zaplecze techniczno-warsztatowe do wybuchu Wielkiej Wojny w mieście nie stacjonowała żadna samodzielna jednostka lotnictwa lądowego, a znajdujące się tu samoloty wykorzystywane były jako rozpoznawcze i szkoleniowe Leibhusaren Rgt. 1. i 2.



Podczas działań wojennych Wielkiej Wojny 1914-1918, z chwilą zwiększenia liczby niemieckich stacji lotniczych (niem. Marinefliegerstation) Kaiserliche Marine nad Morzem Bałtyckim i po zablokowaniu przez jej okręty rosyjskiej Floty Bałtyckiej w rejonie Zatok Ryskiej, Fińskiej i Botnickiej, dla Marinefliegerstation Putzig jak i dla lotniska gdańskiego przewidziano rolę głównie

jednostki szkoleniowej. Dzięki swemu położeniu geograficznemu Gdańsk przez cały okres wielkiej wojny 1914-1918 był poza zasięgiem operacyjnym lotnictwa państw Ententy. Niemiecka historiografia podaje, że w tym czasie w Gdańsku-Wrzeszczu utworzono Marine-Landflugstationen Langfuhr, jednak nie potwierdzają tego niemieckie źródła archiwalne - tworzenie Marine-Landflugstation Langfuhr tak blisko położonej od Marinefliegerstation Putzig raczej nie miało racji bytu. Dokumentacja prasowa, dowodzi natomiast, że na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz działała Marine-Fliegerschule. Utworzenie szkoły lotniczej w Gdańsku miało sens, ze względu na ciągły brak pilotów lotnictwa morskiego oraz spore oddalenie od głównego bałtyckiego teatru działań wojennych. Na jej potrzeby na gdańskim lotnisku rozpoczęto budowę drewnianego hangaru,

którego do końca wielkiej wojny w 1918 r. nie udało się ukończyć. Z chwilą wybuchu Wielkiej Wojny, stacjonujące w Gdańsku oddziały XVII Korpusu uległy reorganizacji, w wyniku której utworzono m.in. Feldfliegerabteilung (FFA) 17. W Gdańsku szkolili się przyszli piloci na samolotach typu Fokker z podwoziem kołowym. Dość często dochodziło tam do wypadków (warunki terenowe – piaszczyste pole wzlotów – sprawiały wiele problemów zarówno doświadczonym pilotom, jak i kursantom, stąd większą część kursu poświęcano na zajęcia teoretyczne). Pod koniec Wielkiej Wojny lotnisko Gdańsk Wrzeszcz było w pełni funkcjonującą bazą lotniczą, której obiekty 30 VII 1921 r. przeszły na własność Wolnego Miasta Gdańska (niem. Freie Stadt Danzig), stając się załącznikiem przyszłego cywilnego portu lotniczego.

Andrzej Olejko

Pierwszy aeronauta Królestwa Polskiego

Z imieniem Władysława Miłosza, który od 1886 r. występował na prowadzonych przez siebie pokazach balonowych w Warszawie, spotykamy się już w roku 1873 kiedy to w roli pasażera, obok Melecjusza Dutkiewicza – fotografa warszawskiego i Feliksa Fryze – dziennikarza, uczestniczył w locie balonem „Jules Favre”, znanym z czasu obrony Paryża, prowadzonym przez przybyłego do Warszawy kpt. Bunelle. Wiemy, że lot ten odbył się w niedzielę 18 sierpnia a balon lądował w Gawarzu Dolnym pod Wyszogrodem, o 9 mil od Warszawy. Następnego dnia załoga balonu powróciła do Warszawy statkiem parowym.

Warszawskie pokazy kpt. Bunelle wzbudziły ogromne zainteresowanie, tym większe że wojna Francji z Niemcami cieszyła się ogromnym zainteresowaniem Polaków, sprzyjającym Francji. Nic dziwnego, że w Warszawie z sympatią witano jednego z jej bohaterów. Jego pokazy warszawskie były o tyle sensacyjne, że w jego lotach uczestniczyli pasażerowie, obok Miłosza – dziennikarze prasy warszawskiej, których relacje znakomicie aeronautykę popularyzowały.

Władysław Miłosz nie poprzestał na locie z kpt. Bunelle. W 1874 r. odbył też lot w Petersburgu. 14

lipca 1881 r. nie udało mu się wznieść balonem Berga w Warszawie, jako, że z powodu złej jakości gazu balon miał niedostateczną siłę wyporu, wskutek czego Miłosz i towarzyszący mu Kazimierz Filipowski, musieli opuścić gondolę.

W roku 1886 Miłosz zakupił balon, który wcześniej należał do cyrku Alberta Salamońskiego, który dawał przedstawienia w Dolinie Szwajcarskiej. Przebudował go i 11 lipca 1886 r. wzbił się w powietrze z hipodromu na pl. Ujazdowskim. W trakcie jego pokazu balon pozbawiony był kosza, aeronauta trzymał się zębami trapezu zawieszzonego pod aerostatem, na trapezie uprawiał gimnastykę. O zakupie tego balonu przez Miłosza pisał w swych kronikach B. Prus, który z uznaniem wyrażał się o odwadze aeronauty, mówiąc też, że jest on człowiekiem niezwykłym. Odnotował, że Miłosz i nie wymieniany z nazwiska jego wspólnik, także z grójeckiego, początkowo chcieli kupić balon w Hamburgu. Zamierzali eksploatować go w celu odbywania lotów, nie zaś dla organizacji publicznych pokazów. „Kurier Warszawski” podawał, że jeden z aeronautów dłużej czas przebywał w Paryżu i tam już dwa razy unosił się balonem.

Prasa warszawska, a za nią lwowska i krakowska,

sporo miejsca poświęcała pokazom balonowym prowadzonym w 1886 r. w Warszawie przez Władysława Miłosza. Bolesław Prus pisze, że zajmował się poskramianiem i tresurą dzikich zwierząt, lwów i panter w warszawskim Ogrodzie Zoologicznym, a wiemy, że był również właścicielem ziemskim.

Kolejny, dziewiąty, lot Miłosza odbył się 18 lipca 1886 r. i zakończył smutno. „Kurier Warszawski”, zamieścił obszerną relację aeronauty odnośnie tego fatalnego lotu, a opublikowała ją również lwowska „Gazeta Narodowa”.

„Od pewnego czasu – czytamy – urządził w Warszawie p. Władysław Miłosz napowietrzne podróże, z których dzienniki podawały szczegółowo sprawę. Wszystkie te epizody wszakże niktą wobec ostatniej, dziewiątej podróży, odznaczającej się szczególnymi przygodami. /.../ Wzniesienie nastąpiło o godzinie 11. rano, w niedzielę ostatnią, przy wątpliwej pogodzie. Pierwotna wysokość wynosiła około 400 metrów i p. Miłosz nie miał wcale zamiaru wzbijać się wyżej. Nad Wisłą i nad Pragą balon wyżej się nie wznosił i p. Miłosz nie wyrzucił ani jednego worka balastu. Nagle natrafił na złowrogi, lejkowaty prąd powietrza, który w aeronautyce stanowi groźne niebezpieczeństwo, dotąd niedające się usunąć i bez wyrzucenia najmniejszego chociażby woreczka piasku w jednej chwili znajduje się na wysokości 3000 metrów.

Tu temperatura dochodziła zaledwie 2 stopni, pod balonem huczał grzmot i przeciągały czarne ołowiane chmury deszczowe. To wzbicie się w górę nie było pionowe i balon jednocześnie popędził dalej w przestrzeni. Następnie, jak zwykle, nastąpiło szybkie opadanie i niebawem p. Miłosz, przedartszy się przez chmury (w ciągu dwugodzinnej podróży miał: burzę, deszcz, grad, śnieg 1 najpiękniejszą pogodę) ujrzał pod sobą ziemię, a mianowicie jakąś łąkę, czy też pole z falującym zbożem. Opuszczenie się w takich warunkach byłoby wypadło zupełnie szczęśliwie, lecz p. Miłoszowi żal było przerwać podróż. Amunicja balastowa nie była jeszcze naruszoną, chmury jakoś się rozchodziły, wreszcie wiatr się zmniejszył. Namysł trwał krótko. Aeronauta wyrzucił z wysokości paruset metrów spory woreczek piasku, Tu. pierwszy raz zaobserwował straszny łoskot, jaki sprawiło wyrzucenie balastu w znacznej

objętości. Gdyby ów woreczek, który nie pękł w powietrzu, uderzył, nie mówiąc już w człowieka, ale w chatę jaką, mógłby sprawić wielkie zniszczenie. Balon znów poszybował w przestworze pędził zawsze w jednym kierunku. Tym razem wzlot wynosił około 2000 metrów, lejkowatego prądu nie było i zaraz nastąpiło opadanie nad jakimś lasem z drzewami karłowatymi.

Opuszczanie w tym miejscu przedstawiałyby niebezpieczeństwo, więc aeronauta, wyrzuciwszy cokolwiek balastu, znowu wzleciał na kilkaset metrów i pędził dalej. Natrafia jednak przy ponownym opadaniu na takiż sam przykry teren i wyrzuca resztę swojej amunicji. Teraz nastąpiło szalone wzniesienie, stanowiące początek wynikłej później katastrofy. P. Miłosz po upływie kilkunastu sekund uczuwa straszne zimno i trudność oddychania. Jednocześnie wyiewy gazu grożą uduszeniem. Aneroid' pokazuje 6200 metrów. To znów fatalny lejkowaty prąd, niezależnie od wyrzuconego balastu, sprawił to wzniesienie. Aeronauta ciągle przytomny, spogląda na aneroid i przypomina sobie nieszczęśliwego Tlssandiera z towarzyszami, którzy wzniesli się na 8000 metrów i zostali uduszonymi. Nareszcie strzałka stanęła w jednym miejscu, papierek rzucony idzie w górę, balon więc opada.

Opadanie, pod względem szybkości, równało się wznoszeniu. Ten sam widocznie prąd, lecz idący z góry na dół, literalnie tłoczył powietrzny statek. Aeronauta, przebywszy powietrzną Scyllę, wpadł na Charybdę w postaci lasu karłowatego. Balastu już nie było, balon dotykał wierzchołków drzew z rozłożystymi gałęziami, o które lada chwila mógł się rozedrzeć. Teraz nastąpiła straszna walka z martwą naturą. Aeronanta czuł, że sznury się rwą, obręcze pękają i może przyjść chwila rozbicia się na drzewie. Potrzeba było zostać akrobatą. Każda gałąź, uderzywszy w głowę, mogła zmiażdżyć czaszkę.. P. Miłosz zastaniał się rękami. Jedna z nich, mianowicie lewa, otrzymała ciężkie niby maczugą uderzenie. Aeronauta poczuł ból i gorąco, ręka opadła. Nie było wątpliwości, iż kość została złamaną, a jednak p. Miłosz nie tracił przytomności, postanowiwszy do upadłego ratować siebie i... balon.

Nareszcie las się skończył i balon opadał coraz niżej ku zbożu. Tu jednak była tak zwana „nowina”, czyli pole po wyciętym lesie. O wysokie

pieńki aerostat co chwila się potykał i kładąc się prawie poziomo odskakiwał o parę sążni w górę, to znów opadał. Jak p. Miłoszowi później ludzie mówili, ta fatalna wędrówka nad pniakami wynosiła około 4 wiorst, a nie zapominajmy, iż aeronauta miał już wówczas złamaną rękę. Dalsze kuszenie się, aby ocalić balon, było niepodobnem, zwłaszcza, iż siły p. Miłosza zaczęły się wyczerpywać. W chwili, gdy balon był na wysokości około 10 łokci, p. Miłosz, zastłoniwszy głowę prawą ręką, a lewą, złamaną, odchyliwszy w bok, skoczył na ziemię. Podniósłszy się, wyczerpany fizycznie. z okiem wlepionem w nienakładający z każdą sekundą balon, aeronauta dowłócił się raczej, aniżeli doszedł, do pobliskiej wsi Trzcianka, z którą wyjechał do Siedlec, gdzie mu opatriono rękę, a następnie do Warszawy”.

Lot trwał ok. 2 godzin. Balon odnaleziono w pobliżu Brześcia Litewskiego, na terenie wsi Orzechów.

Władysław Miłosz, urodzony w 1838 r. był synem Artura i Natalii, dziedzica majątku Czereja w guberni Mohylewskiej. Artur – oficer ułanów walczył w Powstaniu Listopadowym, w maju 1831 r. odznaczył się w przegranej bitwie pod Ostrołęką. Otrzymał Krzyż *Virtuti Militari* ale okupił go krwią. Stracił nogę. Inwalida wojenny podbił serce włoskiej śpiewaczki Natalii Tassistro, pochodzącej ze starej genueńskiej rodziny, córki Pietro Tassistry, dyrygenta mediolańskiej opery w La Scala. Małżeństwo to rodzina Miłoszów uznała za mezalians i ograniczyła stosunki z młodą parą, która osiadła w Wilnie. Ich syn – Władysław - był oficerem gwardii rosyjskiej, który wcześniej opuścił rosyjską służbę. *interesował się chemią, mechaniką i astronautyką. Wiele podróżował. Pisał o nim spokrewniony z nim noblista – Czesław Miłosz, podnosząc, że był „niczym niepohamowany w swoich kapryсах. Polował w Afryce na lwy. Latał balonem. Jako zaciekły ateusz, wrogi był wszystkim kościołom, jako ateista z upodobaniem, kpił ze wszystkich rządów ... U siebie w domu oswajał niedźwiedzie, służyły mu one za przyboczną straż i biegły za jego koniem jak psy”.* Pisał o nim także Artur Oppman (1867 – 1931), *Or-Ot*”, poeta Młodej Polski i dziennikarz. *„Słynny w Warszawie Miłosz z twarzą Cygana lub Mefistofelesa, o którym krążyły legendy, który latał balonem, wykradał panny i siłą wzroku zapędził do klatki w ogrodzie zoologicznym dwa wspaniałe jaguary”.* O Miłoszu i jego niedoszłym

locie z Wilhelmem Bergiem w 1881 r. pisał również Aleksander Świętochowski, chociaż jego relacja skażona jest polemiką z „Kurierem Warszawskim”. Wspomniany Wilhelm Berg w owym czasie występował w Warszawie w charakterze „profesora magii”, pod swym nazwiskiem Beckera. A uczeń jego – Kulikow (Kotybin), brał udział w pokazie lotu balonem na Placu Ujazdowskim, startując na sztucznym koniu podwieszonym do balonu. Obiektywniej o Miłoszu i jego lotach w 1886 r. pisał w swych „Kronikach” Bolesław Prus,

Syn Władysława Miłosza opowiadał, że fantazja jego ojca doprowadziła również do jego małżeństwa z Rozalią Rosenthal. Podobno w 1876 r. zobaczył w witrynie fotografa portret pięknej dziewczyny. Uznał, że „to Ta” i skłonił fotografa do podania mu jej adresu. Doszło do spotkania, a wkrótce do małżeństwa 25-letniej piękności ze starszym o 13 lat „sportsmenem” i „globtroterem” – jak określał go noblista - Czesław Miłosz.

Była córką rabina bądź mełameda (nauczyciela języka hebrajskiego) Mejera Rosenthala i Gitli, z domu Wertman. 27 maja 1877 r. przyszedł na świat ich nieślubny syn Oskar Władysław, ochrzczony w wieku 9 lat w warszawskim kościele św. Aleksandra. Małżeństwo rodziców Oskara zawarte zostało 17 kwietnia 1893 w kościele polskim w Paryżu. Poprzedził je, o całe dwa dni chrzest Rozalii; która otrzymała na pierwsze imię Maria. Zakończeniem procesu pełnej legalizacji stanu cywilnego syna było oficjalne uznanie przed Sądem Okręgowym w Mohylewie, 17-letniego Oskara Władysława jako prawowitego syna małżonków Władysława i Marii – Rozalii Miłoszów.

Z biegiem lat Władysław Miłosz stawał się niezrównoważony i coraz bardziej ujawniała się jego choroba psychiczna. Opętany manią prześladowczą, całymi dniami siedział w piwnicy z siekierą na kolanach. Czesław Miłosz zanotował, że *„ojciec Oskara, mimo dziwactw, był człowiekiem wielkiej inteligencji, dopiero pod koniec życia przyćmionej przez melancholię i manię prześladowczą. Dorósłszy pól Włoch, Władysław Miłosz fascynował swoich współczesnych swoim egzotycznym wyglądem i swoimi przygodami”.* Władysław Miłosz zmarł w 1902 roku.

Stanisław Januszewski

Siły powietrzne na Cesarskich manewrach wojskowych 1913 roku na Śląsku

Manewry cesarskie w 1913 r. odbywały się w dniach 8-11 września na Śląsku, na południowy zachód od Wrocławia. Prowadzono je między Bolkowem, Wałbrzychem, Świdnicą i Środą Śląską. Wziął w nich udział sam Cesarz, który został zakwaterowany w hotelu w Szczawnie-Zdroju.

„Większy manewr wymaga dużych, bardzo dużych nakładów na kompensację korytarzy, nakładów na oświetlenie, usługi komunikacyjne, a ostatnio na sterowanie statkami powietrznymi” – czytamy w artykule prasowym. *„Właśnie nowoczesna broń lotnicza odegra ważną rolę w tegorocznych manewrach cesarskich”*.

Manewry rozpoczęły się niepowodzeniem. Dwóch oficerów, którzy wzniesli się samolotem typu „Taube”, runęło swym samolotem na ziemię. Ucierpiało przy tym 15 osób.

Z kolei 11 września, sterowiec marynarki wojennej „Zeppelin LZ 14” o pojemności 20 tys. metrów sześciennych złapany w burzę, nie mógł sobie z tym poradzić i mając na pokładzie 28 pasażerów, spadł do morza. Utonęło 15 osób.

Każda ze stron uczestniczących w manewrach miała 1 sterowiec i 18 samolotów.

Strona „czerwona” posiadała „Zeppelina LZ 16” [Z IV] przylatującego z Królewca i trzy eskadry lotnicze. Sterowiec miał bazę w Poznaniu, 225 km od centrum operacji. Z trzech eskadr lotniczych dwie były 8-osobowe, a jedna 4-osobowa. Z 18 samolotów 10 było dwupłatowcami, a 8 jednopłatowcami.

Strona „niebieska” miała „Zeppelina LZ 15” [Z I, który przybył z Gotha. Miał bazę w Legnicy, 150 km od serca manewrow.

Podobnie jak po stronie „czerwonej” i tutaj działały 3 eskadry posiadające łącznie 18 samolotów, w tym 8 dwupłatów i 10 jednopłatów. Dwie eskadry miały po 8 samolotów, a jedna tylko 4.

Układy lotnicze posiadały samoloty typu „Albatros”, „Aviatik”, „L.V.G.” (dwupłatowce), oraz jednopłatowce „Taube”, „Rumpler” i „Albatros”.

Każdy samolot dysponował wozem transportowym, zaprzęganym do ciągnika, dzięki

czemu eskadry mogły szybko przemieszczać się w miejsce określone przez dowództwo. Dodatkowo każda eskadra posiadała mobilny warsztat.

Tak po stronie czerwonej jak i niebieskiej oddziały były dołączone do artylerii. Miały najszybsze środki transportu. W manewrach brała udział także artyleria przeciwlotnicza. Uznano, że niektóre samoloty lecące nisko mogą zostać zestrzelone.

Sterowce prowadziły rozpoznanie z wysokości 1500 m i szeroko korzystały z radiotelegrafii, informując dowództwo o sytuacji.

Piloci pracowali bardzo energicznie, wykonując 2-3 misje rozpoznawcze dziennie.

Manewry te nie przyniosły niczego nowego. Niemcy poprawiali jakość swojej floty powietrznej. Szczególną uwagę zwracali na manewrowość swoich sił powietrznych i pod tym względem znacznie wyprzedzali Francuzów. Ci ostatni nie mogli nie zwrócić uwagi na doskonałą organizację niemieckich jednostek transportowych i lotniczych.

Podczas manewrów zademonstrowano ciekawy atak dwóch samolotów na sterowiec, przy czym sterowiec zdołał uchylić się przed atakami, kryjąc się w chmurach.



Tablica informacyjna w Poznaniu w miejscu pozostałości hali sterowcowej, fot. Autora

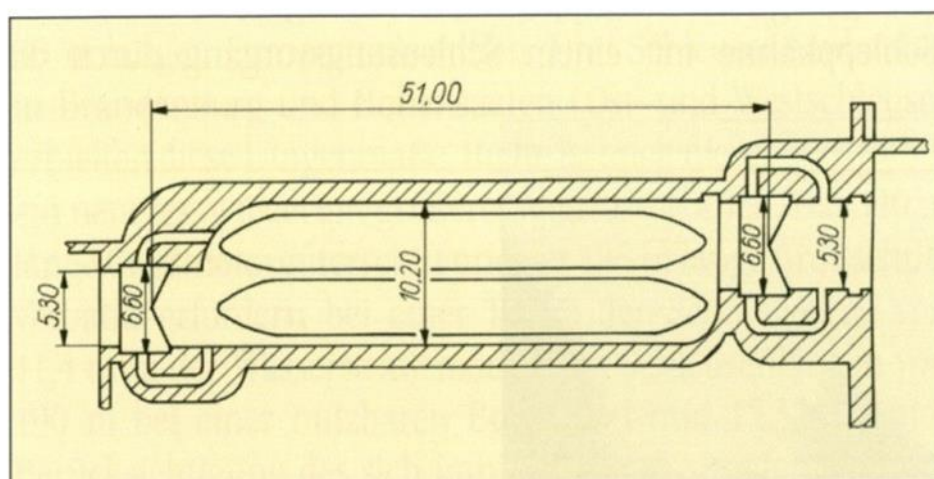
Igor Kapski

Historia żeglugi

Śluzy z przestawionymi głowami

Na Odrzańskiej Drodze Wodnej wybudowano po raz pierwszy – zachowane do dziś - dwie śluzy z „przestawionymi” „głowami”: Mieszcząska zbudowana we Wrocławiu w latach 1874-1879 oraz Oława w Oławie z 1872 r.

Śluza z przestawionymi „głowami” zawiera „przesuniętą” oś kanału wejściowego w stosunku do kanału wyjściowego. Tradycyjną śluzę komorową poszerzono, dzięki czemu nieznacznym kosztem zwiększono dwukrotnie ilość śluzowanych statków przy niemal tej samej ilości wody, co jest genialnym w swej prostocie rozwiązaniem.



Na Śródmiejskim Węźle Wodnym Wrocławskiego Węzła Wodnego – na Mieszcząńskim Stopniu wodnym, w sąsiedztwie elektrowni wodnych, znajduje się zabytkowa śluza Mieszcząńska (wybudowana w 1794 r. jako drewniana) przebudowana na ceglana śluzę z przestawionymi głowami w latach 1874-1879. Po zniszczeniach wojennych 1945 r., wyremontowana dopiero w latach 1991-2000.



Śluza Mieszcząńska – od dolnej głowy stan: 1945-1990. Fot.: kmdr Mieczysław Wróblewski.



Śluza Mieszkańska – widok górnej głowy z brzegu prawego w końcówce remontu, zablokowana jeszcze stalowym zamknięciem remontowym od wody górnej. Fot.: Ryszard Majewicz.



Śluza Mieszkańska po remoncie kapitalnym – powitanie UE na wodach Wrocławia. Fot.: Stanisław Januszewski.



*Śluza Mieszcząńska – widok komory śluzy oraz górnej głowy z brzegu lewego w końcówce remontu. Przy otwartych wrotach widoczne stalowe zamknięcie remontowe od wody górnej. Na pierwszym planie: nowy mechanizm otwierania wrot górnej i kanałów obiegowych, z wyeksponowanym pierwotnym mechanizmem „zębatym”.
Fot.: Ryszard Majewicz.*

Pierwszą śluzę komorową w Oławie zbudowano jako drewnianą w latach 1781-1783 o długości około 30 metrów. Została przebudowana na murowaną w latach 1836-1841, a następnie w 1872 roku – uzyskując kształt śluzy z przestawionymi głowami utrzymany do dzisiaj (40,8m. x 5,34m.). Śluzę po zamurowaniu głowy górnej wykorzystywano jako dok naprawczy. Około 1930 roku śluzę opuszczono, zdemontowano wrota i większość mechanizmów. Kanał pomiędzy śluzą a kanałem młynówki zasypano w 1959 roku demontując stalowy most. Zamulona komora najstarszej śluzy na Odrze jest wykorzystywana przez mieszkańców okolicznych budynków jako wysypisko śmieci.



Komora śluzy z przestawionymi głowami w Oławie – widok z brzegu



Oryginalna tablica śluzy komorowej „małej” – wyeksponowana na ścianie „Tawerny Kapitańskiej” w Ścinawie Polskiej nad Odrą. Fot.: Ryszard Majewicz.



Komora śluzy ceglanej. Widok na głowę górną, most nad śluzą i sterownię od dolnej wody (przed modernizacją).



Głowa górna śluzy ceglanej i most nad nią - widziane z komory śluzy (przed modernizacją).



Śluza komorowa z przestawionymi głowami w Oławie – widok z brzegu lewego od górnej głowy. Fot.: Ryszard Majewicz.

Ówczesnie jak i obecnie, to jedna z dwóch śluz na Odrze z „przestawionymi głowami” – z tamtego czasu. Po wyczerpaniu możliwości wynikających z tej przebudowy – zaczęto budować śluzy murowane, komorowe, o nowych większych parametrach (55 m x 9,6 m) Odrzańskiej Drogi Wodnej, zwanych „małymi” (w odróżnieniu od wykonywanych później: „dużych”, „pociągowych”).

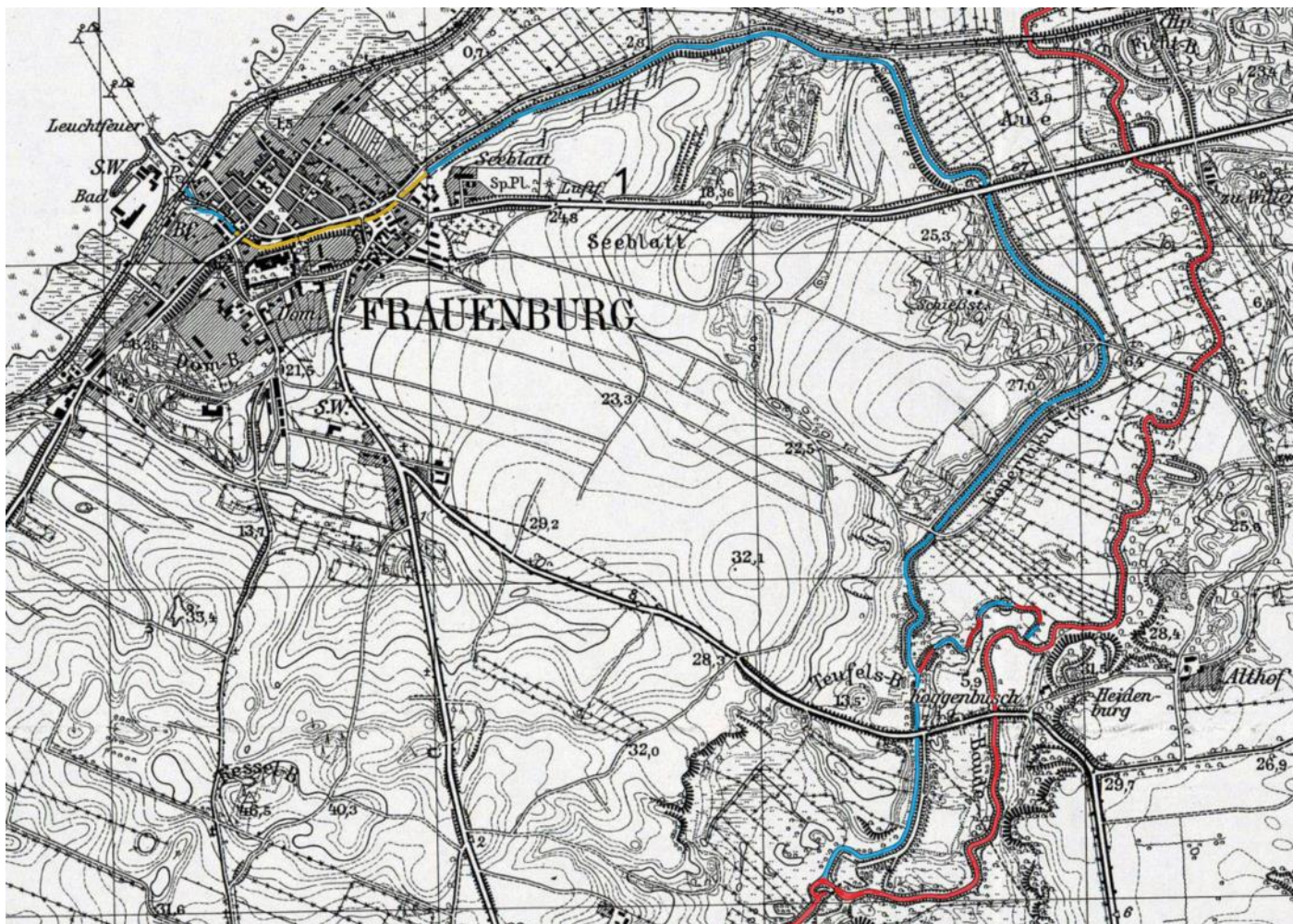
Na wzór śluz na Odrze z „przestawionymi głowami” z tamtego czasu - śluza komorowa, duża, pociągowa, ceglana (o wymiarach: 203m. x 12,0m), z 1917 r., na stopniu wodnym Rędzin we Wrocławiu Odrzańskiej Drogi Wodnej jest także śluzą z „przestawionymi głowami”, zawierającą „przesuniętą” oś kanału wejściowego w stosunku do kanału wyjściowego.

Ryszard Majewicz

Kanał(y) Kopernika

W 2023 r. przypada 550. rocznica urodzin wielkiego uczonego i astronoma – Mikołaja Kopernika. Niewątpliwie jest to okazja do przypomnienia tej niezwykłej postaci polskiego i europejskiego renesansu, jego

niekwestionowanego dorobku i dokonań. Są one wszakże tak znaczące dla ogólnoludzkiej cywilizacji, że nie wymagają dodatkowej otoczki, w postaci nie zawsze słusznie przypisywanych mu osiągnięć inżynierskich... Przykładem są tzw.



Fot 1. Frombork (Frauenburg) oraz przebieg Kanału Kopernika (Kopernikus Gr.) i rzeki Baudy (Baude) na niemieckiej mapie z 1910 r. Odcinek miejski został w większości zasypany na przełomie lat 60. i 70. XX w. (źródło: archiwum autora)

kanały Kopernika, a zwłaszcza tzw. Kanał Kopernika we Fromborku.

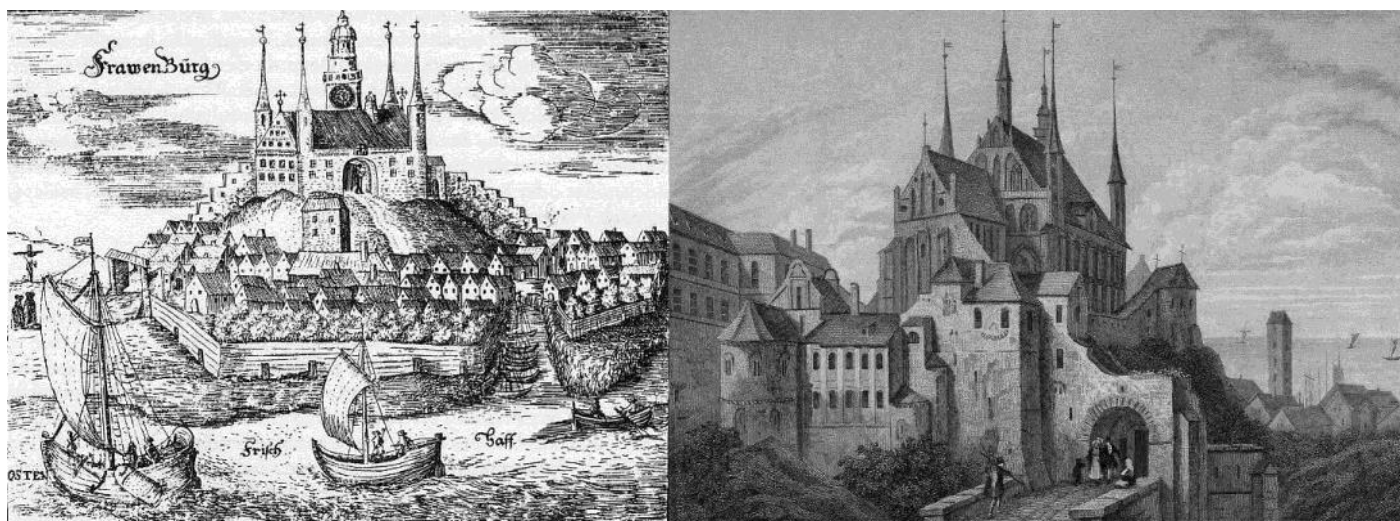
Choć zgodnie z prawdą fromborski kanał nigdy nie był śródlądową drogą wodną, to jednak ten dawny *Kopernikus Graben* jest godny poświęcenia naszej uwagi, ponieważ m.in. został wybudowany jeszcze

w średniowieczu, był swego czasu nowatorski w Europie, nosi miano i jego budowa przypisywana jest światowej sławy astronomowi oraz leży na Warmii, krainie stosunkowo ubogiej w kanały i zabytkowe urządzenia inżynierii wodnej.

Kanał został wykopany i usypany w czasach



Fot 2. Widok z fromborskiej wieży wodnej na końcowy fragment Kanału Kopernika oraz widok z miejsca ujścia Kanału Kopernika do fromborskiego basenu portowego (źródło: archiwum autora)

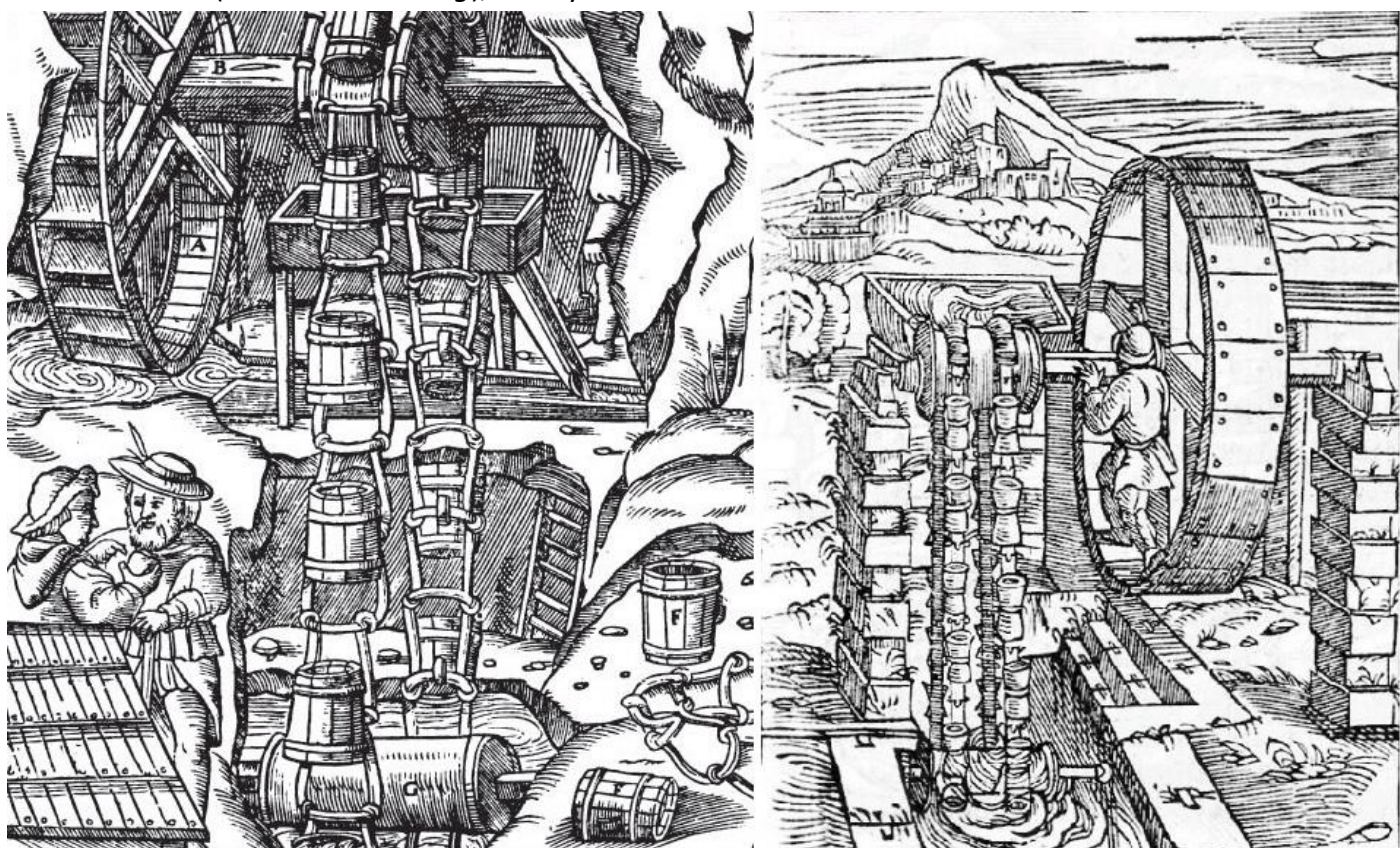


Fot 3. Po lewej - panorama Fromborka wg Hartknocha na miedziorycie z 1684 r. Widok od strony Zalewu Wiślanego. W centrum widoczna wieża wodna, a także port i ujście kanałowe. Po prawej – panorama Fromborka na drzeworycie z berlińskiego kalendarza na 1834 r. Widok od strony wzgórza katedralnego w kierunku Zalewu Wiślanego. Widoczna wysmukła wieża wodna (źródło: archiwum autora)

krzyżackich, zapewne w XIV wieku, a zachowane dokumenty pozwalają na twierdzenie, że z całą pewnością istniał już w 1427 r. Powodem budowy kanału było umożliwienie funkcjonowania młyna wodnego, a przy okazji dostarczanie wody pitnej mieszkańcom miasta. Miało to znaczenie strategiczne, gdyż warunkowało istnienie grodu. Poprowadzono więc odejście od pobliskiej rzeki Baudy (niem. *Baude*), kierując kanał zakolem ku Fromborkowi (niem. *Frauenburg*), kiedy rzeka

znajduje swoje ujście w Zalewie Wiślanym około 1.900 m na północny-wschód od ujścia do Zalewu wód Kanału Kopernika. Z tego też powodu przez długi czas kanał nazywano *Mata* (lub *Nowa*) *Bauda*, albo po prostu *Bauda*.

Kanał zaczynał swój bieg w punkcie wypływu z rzeki Baudy, opodal majątku Bogdany (niem. *Sonnenberg*). Tuż obok, w miejscu o obecnej nazwie Krze (niem. *Koggenbusch*) znajdowała się



Fot 4. Paternoster, czyli przenośnik kubekowo-czerpakowy - wg Georgio Agricoli (po lewej), wydanie z 1556 r. oraz wg Daniele Barbaro (za Witruwiuszem), wydanie z 1567 r. (źródło: archiwum autora).

zapora spiętrzająca wody potrzebne na zasilenie kanału; możliwe jest, że był to nawet system kolejnych kilku zapór spiętrzających.

Całkowita długość kanału (licząc od rzeki Baudy) wynosiła około 5,9 km, przy średniej szerokości 5 m pomiędzy sztucznie usypanymi wałami (częściowo wykorzystując przy budowie istniejące, naturalne stoki wzniesień). Różnica poziomu wód pomiędzy punktem początkowym i końcowym systemu (a więc poziomem morza) wynosiła blisko 18,5 m.

Hydrauliczny majstersztyk

Mieszkańcy Fromborka szcycą się swoim znanym obywatelem, wielkim astronomem Mikołajem Kopernikiem (ur. 19 lutego 1473 r. w Toruniu, zm. 24 maja 1543 r. we Fromborku). Powodem do dumy może też być dawny system

odwadnianiu kopalń czy nawadnianiu pól, znane były nie tylko w średniowieczu, ale nawet w starożytności. Jednak jako konstrukcje służące miejskim celom wodociągowym pojawiły się w Europie dopiero w pierwszej połowie XVI wieku (Toledo w 1526 r. oraz Augsburg w 1548 r.), tak więc wodociąg fromborski (jego mechanizm wieży wodnej) był wówczas nowatorskim rozwiązaniem na skalę europejską, a więc w praktyce światową.

Nic więc dziwnego, że z biegiem lat autorstwo skomplikowanego systemu zostało przypisane genialnemu naukowcowi – kanonikowi Mikołajowi, a kanał, wieża i wodociąg stały się w świadomości ludzkiej nierozłącznymi budowlami, w konsekwencji datowanymi na ten sam, „kopernikowski” okres.

Wewnątrz wieży zamontowano łańcuchowy mechanizm czerpakowy, wprawiany w ruch



Fot 5. Pomnikowy Mikołaj Kopernik u podnóża wzgórza katedralnego, obserwujący „swój” kanał i wieżę wodną (źródło: archiwum autora)

wodociągowy, dostarczający od XVI wieku świeżą wodę pitną na wzgórze katedralne, którego integralnym elementem była tzw. wieża wodna. Za pomocą specjalnego mechanizmu umieszczonego wewnątrz wieży, woda z kanału była podnoszona na znaczną wysokość, skąd (dzięki różnicy ciśnień i wykorzystaniu zasady naczyń połączonych) była doprowadzana na fromborskie wzgórze, w tym do tzw. kanonii zewnętrznych, leżących poza murami katedralnych umocnień.

Tego typu urządzenia, służące przykładowo

energiją wody kanału, która obracała koło młyńskie. Cała konstrukcja z wieżą miała blisko 30 m wysokości, a woda była w niej podnoszona na wysokość ponad 25 m, by około dwustu metrów dalej, pomiędzy kanoniami zewnętrznymi, wytrysnąć w zbiorniku na wzgórzu katedralnym, na wysokości niespełna 20 m.

Jednak wieżę wodną we Fromborku, na fundamentach średniowiecznego młyna wodnego, nie wybudował Mikołaj Kopernik, lecz niejaki murarz Stanisław (Stanisław), a urządzenia wewnątrz wieży, służące podnoszeniu wody i jej transportowi na wzgórze katedralne,

zaprojektował i wykonał niejaki rurmistrz Valentin Hendell z Wrocławia. Zachowana umowa pomiędzy Kapitułą Diecezji Warmińskiej i mistrzem Valentinem, określa czas wykonania zamówienia na lata 1571-1572, a więc już po śmierci astronoma.

Tymczasem z Fromborkiem i Kanałem Kopernika można próbować powiązać jeszcze inną, znamienitą osobistość o sławie i renomie

„wodociągowe” tradycje wrocławskich przodków: skomponował i wystawił w 1717 r. na barce na wodach Tamizy słynny utwór „Water Music” (*Muzyka Wody*) dla angielskiego króla Jerzego I Hanowerskiego.

Urządzenia wodociągowe we Fromborku działały, ale wymagały one okresowych napraw i remontów. Swoją służbę wieża wodna i jej mechanizmy mogły pełnić blisko 200 lat. Pod



Fot 6. Kanał Kopernika pomiędzy wieżą wodną i basenem portowym we Fromborku (źródło: archiwum autora)

światowej. Otóż twórca maszynierii wodociągowej, wrocławski rurmistrz Valentin (Valten) Hendel (Händel) – to prawdopodobnie prapradziadek (ewentualnie pradziadek) wielkiego kompozytora baroku: **Jerzego Fryderyka Haendla**.

Urodzony bowiem w 1582 r. we Wrocławiu późniejszy dziadek J.F. Haendla ze strony ojca, również o imieniu Valentin i takiej samej profesji, przeniósł się wraz z rodziną w początkach XVII wieku do Halle w Saksonii, gdzie w 1685 r. przyszedł na świat kompozytor. Biorąc pod uwagę fakt, że wrocławscy Haendle specjalizowali się w wyrobie miedzianych rur i kotłów, należy domniemywać, że instalacja wodociągowa składała się z rur drewnianych oraz po części właśnie z miedzianych (mosiężnych) rur i naczyń, a samo urządzenie podnośnikowe zawierało miedziane (mosiężne) czerpaki.

Osobliwym zbiegiem okoliczności jest, że profesja Haendlów to w języku niemieckim *Kupferschmied* (ang. *Coppersmith*), czyli pracujący z miedzią kotlarz-miedziorytnik, a nazwisko Kopernik prawdopodobnie wywodzi się od miedzi (zapewne jej wydobywania bądź obróbki), a sama rodzina Kopernika pochodziła również ze Śląska (wieś Koperniki, niem. *Köppernick*). Jerzy Fryderyk Haendel na swój sposób kontynuował

koniec XVIII wieku rury i konstrukcję czerpakową rozebrano, ale sam Kanał Kopernika dalej istniał, prowadząc swoje wody do portu we Fromborku. Kanał ponoć pełnił jeszcze swoje funkcje gospodarcze w 1944 r., kiedy napędzał koło wodne młyna zbożowego w obrębie wieży wodnej.

Ostateczny kres użyteczności kanału przyniosły działania wojenne. Młyn wodny uległ zniszczeniu, podobnie jak budowle spiętrzające wodę w początkowym biegu kanału. Ćwierć wieku później, w związku z prowadzoną w latach 1966-1973 ogólnopolską harcerską akcją odbudowy Fromborka: „Operacja 1001-Frombork” (dla uczczenia 500. rocznicy urodzin Mikołaja Kopernika), planowano dokonać rewitalizacji Kanału Kopernika. Ostatecznie postąpiono dokładnie odwrotnie – choć uporządkowano teren, to bezpowrotnie utracono część koryta kanału, zasypując śródmiejski fragment (powyżej wieży wodnej) o długości około 700 m.

W samym mieście Kanał Kopernika pełni obecnie funkcje stricte turystyczne: jako element krajobrazowy oraz punkt widokowy (wieża wodna, obok której do pobliskiego portu płynie nadal ciek wodny) oraz jako źródło legendy, wiążącej jego budowę z osobą wielkiego astronoma. W

pozostałej, pozamiejskiej części kanału woda pojawia się miejscami i okresowo (głównie w efekcie opadów), wiele odcinków można przejść suchą stopą, a największą przeszkodę stanowią

aktywności i w konsekwencji konstruktorskiej spuścizny kanonika Mikołaja. To już nie tylko kopernikowski Frombork, ale przykładowo Braniewo, Działdowo, Gdańsk, Grudziądz,



Fot 7. Suche koryto Kanału Kopernika, w jego środkowym biegu oraz początkowy odcinek kanału – Rowu Strużyna (źródło: archiwum autora)

rosnące (lub zwalone) na zboczach i wewnątrz koryta kanału drzewa oraz krzewy.

Podsumowując: Kanał Kopernika został wybudowany co najmniej pół wieku (a prawdopodobnie ponad wiek) przed narodzinami przyszłego genialnego astronoma, a sama wieża wodna i jej unikalne urządzenia powstały ponad ćwierć wieku po jego śmierci... Jednak nie powinno podlegać żadnej dyskusji, że swego czasu wzdłuż Kanału „Kopernika” mógł chodzić oraz godzinami nad nim mógł Mikołaj Kopernik przebywać...

Oficjalna, urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem Nr 198 Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 września 1958 r. w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw obiektów fizjograficznych w powiatach... (M.P. z 1958 r. Nr 90, poz. 502), brzmi: Strużyna, a obiekt (przedmiot) tak nazwany to „rów”, a nie kanał. Dekadę później, w dniu 27 czerwca 1968 r. został wpisany do rejestru zabytków, przy czym obiekt zdefiniowano wówczas jako: KANAŁ WODNY, położony w miejscowości Frombork.

Inne kanały kanonika Mikołaja

Z biegiem czasu, im było dalej od śmierci Kopernika i bezpośrednich przekazów – tym więcej przybywało kanałów i budowli wodnych „jego” autorstwa. Praktycznie cała Warmia i Prusy Królewskie stały się obszarem inżynierskiej

Kwidzyn, Miłakowo, Olsztyn, Olsztynek, Pasłęk, Pieniężno, Starogard Gdański, Toruń i Lubawa, – tak więc zasadnym jest zatytułowanie niniejszego artykułu: nie *Kanał*, lecz *Kanały Kopernika*...

Przykładowo grudziądzka legenda głosi, jakoby Mikołaj Kopernik, aby zaradzić brakowi dostatecznej ilości wody pitnej dostarczanej tzw. Rowem Hermana, miał rzekomo zaproponować i zaprojektować rajcom grudziądzkim budowę wodociągu, w postaci idącego od rzeki Osy tzw. Kanału Trynka (nazwa wywodzi się od niemieckiego słowa "trinken" – pić), o długości ok. 10 km. Miało to się wydarzyć w Grudziądzu w latach 1521–1522, kiedy Kopernik uczestniczył w Sejmiku Generalnym Prus Królewskich, jako delegat kapituły warmińskiej. Zauważyć wypada, że samo otwarcie Kanału nastąpiło w 1552 r, a więc prawie dekadę po śmierci astronoma – choć nie wyklucza to wcześniejszej inicjatywy...

Wiadomo, że kanonik Kopernik przyjaźnił się z biskupem chełmińskim Tiedemannem Giese, piastującym ten urząd od 1538 r. w Lubawie. Tak więc lubawska legenda głosi że około 1539 r., odwiedzając chorego biskupa, Kopernik miał zaradzić brakowi czystej i chłodnej wody, projektując i nadzorując budowę drewnianego wodociągu. Zwolennicy prawdziwości podania twierdzą, że początkiem wodociągu było tryskające źródło opodal przysiółka Lipy, przy tamtejszym sanktuarium, a więc znajdujące się około 1.870 m w linii prostej od zamku biskupiego

w Lubawie. Oficjalnie jednak stwierdza się, że pierwsze lubawskie wodociągi zostały wybudowane w latach 1638-1640, a więc blisko wiek po śmierci Kopernika.

Przytoczmy jeszcze fragment opisu miasta Pasłęk, występującego w *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich* (Tom III z 1882 r., s. 95-96), pod hasłem **Holąd Pruski**: „Ma piękne położenie nad rzeką Wąską

Te informacje autorzy Słownika zaczerpnęli zapewne od pasłęckiego lekarza medycyny Carla Creutzwieser, który w 1838 r. wydał rozprawę pt. „Przyczynek do historyczno-statystyczno-medycznej topografii Pasłęka – kontynuacja” („Preussische Provinzial-Blätter”, Königsberg 1838, s. 383). Tenże opis brzmi następująco: „Rzeka Weeske, która powyżej Pasłęka koło Weskenit z pewnego jeziora wypytywa



Fot 8. Źródło w podlubawskim sanktuarium w Lipach (źródło: archiwum autora)

(Weeske Fl.). Ćwierć mili powyżej miasta pod wsią *Greisings* odłączony jest za pomocą obmyślanych przez Kopernika przyrządów kanał osobny od tej rzeki, zwany po niem. *Neue Weeske*, którym woda sprowadza się 80 stóp wysoko (około 25 m – przyp. C.W.) do miasta, pędzi młyny, napętnia studnie miejskie (dawniej i fosy zamku zasilają) i łączy się poza miastem z Starą Wąską.

rozdzielając się na Starą i Nową Weeske. Nowa Weeske była przez służbę spiętrzona i opierała się na wzgórzach, 80 stóp wysokich ponad lustro wody, na których miasto w jej łozyskach leżało, Nowa Weeske, pewien kanał przez Kopernika założony na prowadzenie młyna, w celu wyżywienia zamku i Młyńskiego Przedmieścia. Onże kanał poniżej miasta łączył się znowu ze Starą Weeske, gdzie teraz sobie rzeka poniżej



Fot 9. Odejście pasłęckiego Kanału Młyńskiego (Nowej Wąskiej) od Starej Wąskiej oraz jego końcowy bieg – poniżej skarpy zamkowej w Pasłęku (źródło: archiwum autora)

otoczona tamą i zaopatrzona w małą groblę rozlewa się do jeziora Druzno, niestety jednak nie jest ani spławna, ani żeglowna”.

Biorąc pod uwagę fakt, że Pastęk uzyskał prawa miejskie w 1297 r., a murowany zamek wzniesiono w pierwszej połowie XIV wieku, zdziwienie musi budzić twierdzenie, że z budową młynów (podstawa funkcjonowania średniowiecznego miasta) oraz nawodnionych fos musiano czekać na Mikołaja Kopernika, a więc ponad 200 lat...

Tytułem podsumowania

Holownik Certa

Wymiary	17,3 m długości, 3,6 m szerokości
Zanurzenie	90 cm
Silnik	Originalnie: Maszyna parowa, dwucylindrowa, stojąca, podwójnego rozprężania produkcji Bromberger Gesellschaft o mocy 65 KM.

Statek został zbudowany w 1897 r. w stoczni Bromberger Gesellschaft, należącej później do Lloyda Bydgoskiego, a następnie do Żeglugi Bydgoskiej. Wyposażono go w silnik o napędzie parowym. Był jedną z pierwszych jednostek z

Pomimo tego, że sławny Mikołaj Kopernik, będąc przykładnym człowiekiem renesansu, działał na różnych polach sztuk i nauki, to jednak brak jest bezpośrednich i przekonujących dowodów na to, że ten astronom, lekarz, fizyk, matematyk, ekonom i administrator był praktykującym „inżynierem-hydraulikiem”. Nie znaczy to jednak wcale, że tak nie mogło być...

Cezary Wawrzyński

Ostróda, grudzień 2022 r.



Fot 1. Statek w 1954 roku



Fot 2. „Certa” przy Rybim rynku w 1955 r.



Fot 3. 1968, kadr z filmu *Cztery Pancerni i Pies*

"Czterej pancerni i pies".

W tamtych latach był używany do holowania barek beznapędowych w tym naszej barki IRENA pływała głównie po skanalizowanej Górnej i Dolnej Noteci, Kanale Bydgoskim i Brdzie. Ireneę, którą ze względu na to, że zaraz po ustaniu holowania i zwolnieniu holu zatrzymywała się, określano mianem „kotwica”.

Jako przykład świadczący o trudnościach eksploatacyjnych może posłużyć wspomnienie przywołane przez Franciszka Mańkowskiego z



Fot 4. Statek po zatonięciu w 1995 roku

rejsu z Bydgoszczy do Łabiszyna z 1971 r., właśnie za holownikiem CERTA. Problemy zaczęły się na pierwszej śluzie Górno-noteckiej Drogi Wodnej - Lisi Ogon. Załadowana mąką Irena „dopasowana” do gabarytów śluzy w żaden sposób nie dawała wprowadzić się do komory. Spiętrzona przed dziobem woda co rusz wypychała barkę do tyłu. Dopiero użycie wind kotwicznych i stalowych lin, kilkakrotnie cierpliwie ponawiane próby przyniosły oczekiwany rezultat.

Służba Certy w Bydgoskiej Żegludze trwała do 1995 roku. Dwa lata później holownik zatonął stojąc przy starym nabrzeżu bydgoskiego portu. Po przeprowadzonym remoncie stał się statkiem pasażerskim „Orlik”, który zabierał bydgoszczan w rejsy po Brdzie.

W 2004 roku jednostka została sprzedana i trafiła do Berlina, gdzie została zarejestrowana jako sportowo-turystyczna jednostka „Ahoy” i **była statkiem pasażerskim w Bremie**. 20 grudnia 2022 roku w porcie Marina Mehlbergen statek tonie po raz trzeci. Operacja podniesienia jednostki połączona z wypompowaniem wody trwała dwa dni i zakończyła się 30 grudnia ubiegłego roku.



Fot 5. „Certa” po wydobyciu w 1997 roku

Jej armatorem został kapitan żeglugi śródlądowej Corina Metschke z Prinzhöfte. Z początkiem stycznia 2023 roku pani Corina zwróciła się do bydgoszczanina Franciszka Manikowskiego z informacją, że chce sprzedać statek. Po namowach jednostkę kupiło miasto Bydgoszcz za cenę złomu - około 25 tys. zł., które opłaci również koszty jego transportu.

Pojawiły się już wstępne propozycje wykorzystania statku- mógłby być używany do rejsów turystycznych albo być włączony do Szlaku TeH2O.



Fot 6. „Certa” w 1999 r.

Można by też było wykorzystać holownik w jego pierwotnej funkcji, co umożliwiłoby uruchomienie rejsów barką "Lemara".

"Certa" mogłaby też służyć jako pływający lub zacumowany na stałe w atrakcyjnej lokalizacji punkt informujący o miejskich atrakcjach związanych z wodą (Muzeum Kanału Bydgoskiego, wystawa "Węzły").

Mariusz Gaj

Fot. i relacje ze zbiorów Franciszka Manikowskiego

Spotkania na barce

Wykład historyczny



W sobotę 28 stycznia w Muzeum Odry na zabytkowej barce „Irena” dr Ihar Melnikau, białoruski historyk, adiunkt Uniwersytetu Wrocławskiego wygłosił wykład na temat: "Na pograniczu cywilizacji. Historia granicy polsko-sowieckiej na Białorusi (1921-1939, 1941)".

Wykład odbył się w języku białoruskim i przedstawił białoruskie spojrzenie na wydarzenia z

okresu międzywojennego. Po wykładzie odbyła się burzliwa dyskusja.

W spotkaniu uczestniczyło 18 Białorusinów pracujących we Wrocławiu lub tutaj studiujących oraz wychodźców.

Z CYKLU: „W gazetach (lub czasopismach), ...”

Prawda czy Postprawda?

Parafrazując tytuł telewizyjnego programu Adama Śłodowego, pod tytułem „Zrób to sam”: prawda czy postprawda? - wybierz sam.

Prawda – według klasycznej definicji właściwość sądów polegająca na ich zgodności z faktycznym stanem rzeczy, których dotyczą. W potocznym rozumieniu jest to stwierdzenie w formie zdania oznajmującego, wyrażone o określonym fakcie, tak jak ma czy miało to miejsce w rzeczywistości. Prawda, [w:] Encyklopedia PWN [online] [dostęp 2021-10-02], za: <https://pl.wikipedia.org/wiki/Prawda> .

Czyli „prawdą jest to, co możemy sprawdzić.” Marcin Wolski („W tyle wizji”, TVP INFO, 14.11.2022 r.). Ale czy sprawdzamy ?

Prawda jest dziwniejsza od fikcji, a to dlatego, że fikcja musi być prawdopodobna. Prawda – nie. Prawda jest najcenniejszą wartością, jaką posiadamy. Dlatego też posługujemy się nią oszczędnie. (Mark Twain – cytaty, za: <https://joannapachla.com/kultura/mark-twain-cytaty/>)

„Człowiek czasem zbacza z drogi prawdy, ale po namyśle zazwyczaj idzie dalej.” Winston Churchill, [za:] Bill Statham „[w:] E213” „Tabele dodatków i składników chemicznych czyli co jesz i czym się smarujesz”, tłumaczenie; Katarzyna Tryc, Wydawnictwo RM, 03-808 Warszawa, ul. Mińska 25, Oficyna Wydawnicza READ ME – Drukarnia w Łodzi, Olechowska 83, Wydanie I, Warszawa 2006, Wstęp, str.8.). Być może

dlatego rozpowszechniło się w końcu kłamstwo, nazwane elegancko i naukowo: postprawdą ?

Postprawda (ang. post-truth) – sytuacja, w której fakty są mniej istotne w kształtowaniu opinii publicznej niż odwołania do emocji i osobistych przekonań. To specyficzny stan życia społeczno-politycznego i intelektualnego w wysoko rozwiniętych krajach demokratycznych, który został wykreowany przez media oraz osoby pełniące ważne funkcje publiczne, głównie polityków; efekt rozprzestrzeniania się populizmu, który wypaczył pierwotny sens uprawiania polityki w krajach demokracji parlamentarnej, ponieważ wykorzystał z życia publicznego walkę na argumenty, idee i możliwe do zrealizowania pomysły, a w to miejsce wprowadził grę na emocjach i tanią sensację. W epoce postprawdy podstawowe wartości, tj. prawda w mediach i życiu publicznym, zagrożone są z powodu cynizmu i skrajnego załamania wszelkich cenionych niegdyś wartości, np.: prawdy, uczciwości i rzetelności dziennikarskiej. „The Economist” opisuje współczesną politykę jako sytuację, w której prawda ma niewielkie znaczenie, a liczy się tylko to, co przyczyni się do zdobycia elektoratu. „Guardian” uzupełnia tę diagnozę o szybko rozprzestrzeniający się populizm. Politycy przedstawiają siebie jako głos wszystkich obywateli, a jeśli wyniki wyborów tego nie potwierdzają, zawsze można oskarżyć elity o fałszerstwo. „The Economist” zauważył, że obywatele są gotowi głosować wbrew swoim interesom. Jako przyczynę wskazuje spadek zaufania do instytucji akademickich, eksperckich i mediów głównego nurtu. Nauka w opinii publicznej nie jest traktowana jako źródło prawdy. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Postprawda> (dostęp 2022.11.20).

Komentarz Kapitana „Nemo”:

Obecnie wciąż: Człowiek zbacza z drogi prawdy, ale po namyśle zazwyczaj idzie dalej”. Co jednak będzie gdy postprawda rozpowszechni się poza świat medialny i uniwersytecki („postuniwersytecki” ?) Gdy nauka w dziedzinach inżynieryjnych nie będzie traktowana jako źródło prawdy, to jakiej jakości autami będziemy jeździli i w jakiej jakości domach będziemy mieszkali ?!

Zbyt łatwo przyjmujemy postprawdę. Bo zbyt łatwo przyjmujemy „stan życia społeczno-politycznego i intelektualnego kreowany przez media oraz osoby pełniące ważne funkcje publiczne, głównie polityków”. Nie cieszymy się, że w tym zakresie znaleźliśmy się w gronie „wysoko rozwiniętych krajów demokratycznych”. Warto pozostawać w prawdzie, choć jest to trudne, bo: (za Janem Pawłem II) żeby dotrzeć do źródła prawdy, trzeba płynąć pod prąd głównego nurtu.

Dlatego: pozostawania jak najczęściej w prawdzie a nie w postprawdzie oraz wszelkiego głosowania nie (!) wbrew swoim interesom życzy.

Kpt „Nemo”

P.s.: W obecnych „mediach” prawdziwą prawdę można usłyszeć jedynie we wszelkiego rodzaju teleturniejach gdzie prawda jest bezdyskusyjna i dzięki jej odgadnięciu uczestnicy wygrywają (albo przegrywają) niemałe pieniądze. Na szczęście – publikacje FOMT, od początku jej powstania, opierają się na prawdzie i jej źródłach, a nie na postprawdzie. O czym zaświadcza.

Kpt „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@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.