



Sesja MSAP w Szczecinie

Pierwszy w tym roku wyjazd w ramach Międzynarodowego Studium Archeologii Przemysłowej odbył się 8-9 lutego 2020. Celem był u Szczecina i jego zabytki techniki. Trzon grupy pod przewodnictwem niżej podpisanego, wiceprezesa FOMT Jacka Króla, stanowiły trzy czteroosobowe zespoły z Wrocławia, dwuosobowy z Opola i Katowic oraz jeden kolega z Dzierżoniowa. Na miejscu dołączali zainteresowani słuchacze z okolic Szczecina: Gryfina i Stargardu.

Przyjechałem do Szczecina w przeddzień, i czekając na resztę uczestników podjechałem rano na ruiny Wieży Quinstorpa, wybudowanej na początku XX wieku wieży widokowej.

Zwiedzanie Szczecina cała grupa rozpoczęła o godz. 11.00 od Muzeum Techniki i Komunikacji. Powitał nas i osobiście oprowadził jego dyrektor Pan Stanisław Horoszek, wielki pasjonat i entuzjasta zabytków techniki. Szczecińskie muzeum zakupiło w zeszłym roku kolekcję działającego w Wald-Michelbach, w niemieckiej Hesji, Muzeum Stoewera - poświęcone najśłynniejszemu szczecińskiemu przedsiębiorcom z XIX i XX wieku. Cała kolekcja to 1022 eksponaty związane z marką Stoewer, w tym sześć samochodów, osiem rowerów oraz kilkadziesiąt maszyn do pisania i do szycia. Dzięki temu zakupowi doskonała dotychczasowa ekspozycja stała się jeszcze atrakcyjniejsza.

Następnie dołączył do nas pan Ryszard Kotla licencjonowany przewodnik po Szczecinie, absolwent Studium Archeologii Przemysłowej prowadzonego przez prof. Stanisława Januszewskiego w 1987 r., a realizowanego w rejsie statkiem szkolnym Westerplatte na trasie Gliwice – Szczecin. Opowiadając nam o historii szczecińskich portów, Ryszard Kotla zaprowadził nas pod kolejny punkt programu - statek pilotowy THPV „Bembridge” - zbudowany w 1938 roku w Wielkiej Brytanii.

Aby oprowadzić nas po statku przyjechał do nas Rafał Zahorski, były prezes Magemaru i inicjator restauracji „Bembridge”. Z Jego inicjatywy w 2009 roku belgijska firma Magemar zakupiła wrak statku i odbudowała zachowując jego zabytkowy charakter na potrzeby biurowe.



Dzięki olbrzymiemu zaangażowaniu pana Rafała powróciło na statek mnóstwo oryginalnego wyposażenia oraz wiele eksponatów związanych z historią techniki morskiej. Sama historia statku jest bardzo interesująca, m.in. podczas II Wojny Światowej brał udział zarówno

w ewakuacji Dunkierki jak i lądowaniu w Normandii. Na zakończenie dnia przejechaliśmy pod dworzec kolejowy Szczecin Główny pod którym znajduje się poniemiecki schron przeciwlotniczy z czasów II Wojny Światowej, podobno największy na terenie Polski, o powierzchni ok. 3000 m², przeznaczony dla ludności cywilnej. Budowla częściowo oparta została na podziemiach fortyfikacji miejskich z XVIII wieku. Po II wojnie światowej schron został przebudowany na przeciawomowy, oczywiście tylko dla promonentów. Miejsce z dużym potencjałem, niestety niewykorzystanym, a kontrast pomiędzy panami Horoszko i Zahorskim, a wyuczoną ukraińską „oprowadzaczka” po podziemiach dodatkowo to podkreślał. Na nocleg zjechaliśmy do Centrum Żeglarskiego – bardzo czystego i miłego miejsca nad jeziorem Dąbie.



Rano przyjechał po nas przewodnik pan Ryszard Kotla oraz dołączył Daniel Alankiewicz, który bierze udział w rewitalizacji jachtu „Polonez”. Razem podjechaliśmy pod pobliski hangar wodnosamolotów, gdzie obecnie mieści się jachtowa stocznia remontowa i gdzie dawny jacht kapitana Baranowskiego, na którym w latach 1972-73 opłynął samotnie świat, jest remontowany. Przywitał nas cieśla okrętowy pracujący w firmie Planker Service Franciszek Adamczyk, absolutny pasjonat jachtów, wybitny znawca ich budowy, historii przemian i rozwoju. Jego opowiadanie o jachtach na „żywych” przykładach aktualnie remontowanych w stoczni jednostek, uzupełniane od czasu do czasu fachowymi komentarzami Daniela Alankiewicza było chyba dla wszystkich niesamowitym przeżyciem. Dzięki Panów uprzejmości, każdy z uczestników miał możliwość wejść na (i pod) pokład Poloneza. Dołączył do nas również Paweł Ryżewski, członek Szczecińskiego Jachtklubu i opowiedział o rewitalizacji stuletniego śródlądowego jachtu Da-Wi, należącego kiedyś do wybitnego kompozytora Witolda Lutosławskiego.

Przed hangarem Daniel Alankiewicz, pilot i mechanik związany z pobliskim lotniskiem Szczecińskiego Aeroklubu, opowiedział o historii bazy wodnosamolotów, hangarów i lotniska.



Pożegnawszy pasjonatów i doskonałych gawędziarzy wyruszyliśmy pod przewodnictwem Ryszarda Kotli nad Odrę, na most Brdowski, aby posłuchać opowieści o doku pływającym, o stoczni Vulcan, o bazie U-Bootów.

Potem udaliśmy się pod Wieżę Bismarcka jedną z siedemnastu zachowanych na obszarze Polski, będącą obecnie w częściowej ruinie, a szkoda, bo usytuowana jest w przepięknej okolicy, chociaż zaniedbanej.

Następnie podjechaliśmy pod 9-cio kondygnacyjną wieżę, żelbetowej konstrukcji przy skrzyżowaniu ul. Kościelnej z Księżnej Dąbrówki w dzielnicy Stołczyn, pełniącą podczas II Wojny Światowej rolę platformy dla artylerii przeciwlotniczej (Flakturm), a wież takich Szczecin, podobnie jak Berlin i Wiedeń zyskał kilka. .

Kolejnym punktem był przeszklony taras widokowy na wieży Bazyliki Archikatedralnej p.w. Jakuba Apostoła, który znajduje się na wysokości 56 metrów (wieża ma 110 metrów) i dostać się tam można dwoma windami z przesiadką. Pan Ryszard Kotla opowiedział o widocznych, wybranych interesujących obiektach, ich historii i przeznaczeniu.

Zajechaliśmy też na chwilę do Starej Rzeźni na wyspie Łasztownia, gdzie w doskonale wyremontowanym budynku dawnej ubojni miejskiej znajdują się teraz biura, restauracja, księgarnia, sale konferencyjne i koncertowe. Sprzed budynku roztacza się piękna panorama nadodrzańskiego Szczecina: m.in. na Zamek Książąt Pomorskich, Wały Chrobrego, Akademię Morską, Urząd Wojewódzki, Muzeum Narodowe.

Na zakończenie pojechaliśmy do dzielnicy Zdroje zobaczyć Grotę za Łukami i Jezioro Szmaragdowe. Powstało ono w wyniku niespodziewanego zalania w 1925 roku kopalni kredy wydobywanej od połowy XIX wieku na potrzeby pobliskiej fabryki cementu portlandzkiego „Stern”. Na brzegu jeziora wznosi się betonowy mostek, pozostałość po torowisku wywożącej urobek kolejki.



Grota za Łukami to sztuczna grota wybudowana przez Alberta Toepffera współwłaściciela cementowni, przed którą zbudowano dwa łuki o rozpiętości około 30 metrów - jeden betonowy w 1880 roku (zachowany do dzisiaj), a drugi „cieńszy” żelbetowy w 1889. Pełniło to wszystko rolę reklamową zakładów Toepffera, ich cementu i cementowych produktów. Na tym wyjazd się zakończył i uczestnicy udali się do domów z poczuciem, że Szczecin wymaga dalszej eksploracji, może w cieplejszej porze roku tak, aby zobaczyć to miasto również od strony wody, podpłynąć do „betonowca”, a także zobaczyć równie interesujące okoliczne miejscowości.

Jacek Król



Aktualności

Spotkanie Oddziału Legnickiego SIMP

16 stycznia Zarząd Oddziału Legnickiego SIMP spotkał się z przedstawicielami kół terenowych Oddziału w Chacie Karczowiska. Na spotkaniu Stanisław Januszewski przedstawił Fundację Otwartego Muzeum Techniki i jej Muzeum Odry, ilustrując swe wystąpienie prezentacją multimedialną.



Spotkanie to, podobnie jak wcześniejsze z Oddziałem Wałbrzyskim SIMP w Chacie nad Sztolnią w Bystrzycy inauguruje szerszą współpracę dolnośląskich oddziałów SIMP z Fundacją.

Jacek Król



Spotkanie Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych

W dniach 22 i 23 stycznia na HP Nadbor odbyło się spotkanie, w wyniku którego ustalono, że motywem wiodącym Spotkania Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych będzie Dziedzictwo Odry. Spotkanie odbyło się z udziałem Jagody Klim (Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku), panów Wenera Hinscha (Archiwum Rzeki Łaby w Lauenburgu), dr Bernharda Webera (Muzeum Niemieckich Dróg Wodnych w Duisburgu) i Stanisława Januszewskiego, Mariusza Gaja i Jakuba Marszałkiewicza z Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, której Muzeum Odry przyjmie w dniach od 16 do 18 września przedstawiciele muzeów dróg śródlądowych z 15 państw Europy.

Ustalono wstępny program Spotkania i termin nadsyłania zgłoszeń udziału – do 15 maja 2020 r. Do 15 lutego Fundacja uruchomi stronę internetową Spotkania i opublikuje Komunikat organizacyjny i kartę zgłoszenia. Zainteresowanym polecamy stronę www.fomt.pl



Silnik okrętowy campound – znak Muzeum Odry

23 stycznia w godzinach od 6 do 7 rano prowadziliśmy rozładunek ławety niskopodwoziowej. Przybyła z Muzeum Oręża i Gospodarstwa Wiejskiego w Redeczu Krukowym koło Włocławka.



Tam dzięki uprzejmości Janusza Borkowskiego, wielce dla dzieła ochrony dóbr kultury narodowej zasłużonego, założycielami niezmiernie interesującego Muzeum w Redeczu Krukowym bogatym kolekcjami samochodów, motocykli, samolotów, taboru kolejowego, warsztatów rzemieślniczych, maszyn i urządzeń właściwych dla przemysłu wiejskiego, młynarstwa, cukrownictwa, mleczarstwa etc., nasz silnik, depozyt warszawskiego Muzeum Techniki, przez 7 lat przechowywaliśmy.

Powrócił, dzięki pomocy Janusza Borkowskiego i Jacka Króla. We Wrocławiu przyjął go Stanisław Januszewski i Marcin Wrzeński. Z użyciem dźwigu silnik stanął na trawniku. Na chwilę. Wkrótce zyska stałe stanowisko wykonane przez wrocławską firmę Betard.





Przed nami konserwacja maszyny parowej, a to celem właściwej jej ekspozycji. Czekamy na wiosnę. Liczymy, że do tego czasu znajdziemy i mecenasów jego ekspozycji i wolontariuszy chętnych do prac konserwatorskich. Zapraszamy do współpracy.

Dziedzictwo

Starsza siostra Omegi

Ostatnią zachowaną, przedwojenną łodzią typu „L” wykonaną ściśle wg. projektu komandora Aleksandrowicza jest szczecińska „Da-Wi” (Danuta- Witek). Należała do znanego polskiego kompozytora Witolda Lutosławskiego, który żeglował na niej wraz z żoną Danutą i przyjaciółmi po Wiśle i Zalewie Zegrzyńskim.

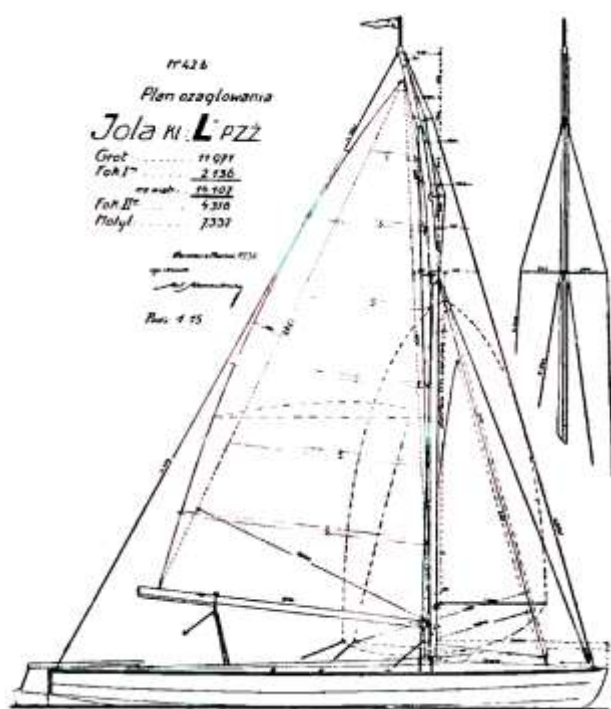




Przepisy klasowe oraz projekt łodzi klasy „L” opracował pierwszy polski konstruktor jachtów inż. Antoni Aleksandrowicz w połowie lat 30. XX wieku. Jest on niezwykle zasłużoną dla polskiego żeglarstwa postacią. Urodził się na Podkarpaciu w roku 1868. Uprawiać żeglarstwo zaczął w Rydze, gdzie zdobył doświadczenie również w zakresie konstrukcji jachtów. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości zaangażował się w działania zmierzające do popularyzacji tego sportu w kraju, który po wielu latach odzyskał dostęp do morza. Był inicjatorem utworzenia Yacht Klubu Polskiego (YKP). Opracował godło, banderę, znaki klubowe, którymi związek posługuje się do dziś. Pełnił funkcję wicekomandora YKP i prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego (1925 i 1929–1931)

Klasa łodzi typu „L” jako klasa narodowa została ustanowiona przez Polski Związek Żeglarski w roku 1935. Łodzie tego typu miały do 7 m długości, skośnodenny kadłub oraz 15m² żagla. Były popularne w Polsce z uwagi na ich prostą i tanią konstrukcję i uniwersalność .

Nadawały się do turystyki wodnej, szkolenia oraz regat. Były szybkie, stateczne i zwrotne.



Łodzie według tego projektu budowane były od roku 1936 w warsztacie znanego warszawskiego szkutnika Bryzemejstra, następnie w zakładach Władysława Urbaniaka w Poznaniu, oraz w nieco zmodyfikowanej wersji w Wytwórni Sportowej Aleksandra Brewińskiego w Wilnie.

DANE TECHNICZNE:

Długość: 6,5 m

Szerokość: 1,8 m.

Powierzchnia żagli: 120m²

Materiał kadłuba: Drewno dębowe

Maszt: Drewno sosnowe

Projektant: Antoni Aleksandrowicz

Obecny port macierzysty: Marina Club Szczecin



Jako jedyna z przedwojennych klas przetrwała próbę czasu i łodzie tego typu budowano także po wojnie, jednak były wypierane przez coraz popularniejsze łodzie typu Omega, inż. Sieradzkiego.

W 2015 roku ostatnia zachowana „L”ka została przetransportowana do Szczecina, gdzie została odbudowana przez firmę CMS farbyjachtowe.pl

Mariusz Gaj

Napęd strugowodny Karola Patka

Polecając Państwu monografię „Wyszli za Polską. Wynalazcy Wielkiej Emigracji 1832-1870, prezentująca niemal 600 patentów wynalazczych we Francji, w Wielkiej Brytanii w innych krajach, uzyskanych przez wychodźców z Polski po upadku Powstania Listopadowego, przywołajmy tutaj Karola Patka, którego, uwagę, podobnie jak Jana Sawickiego czy gen. Henryka Dembińskiego, pociągała idea napędu strugowodnego statków.

Był zapewne krewnym słynnego Antoniego Norberta Patka z Genewy (przemawia za tym rzadkość nazwiska, chociaż zdajemy sobie sprawę, że może to być przesłanką niewystarczającą). W zgłoszeniu patentowym podano, że był rentierem. Jeśli nie jest błędnym współczesny nam anons licytacji złotego i szklawionego polewą damskiego zegarka, po obu stronach grawerowanego, opatrzonego małymi diamentami, którego produkcję przypisano Karolowi (Charles'owi) Patkowi i genewskiej firmie „Ch. Patek and Co.”, to Karol Patek mógł być również, jak Antoni Norbert Patek, producentem luksusowych zegarków. Zegarek o którym mowa nosił wewnątrz koperty napis *Patent Lever, Full, Jeweled, Ch. Patek & Co., Genewa*.

Ale nie o zegarkach tutaj opowiemy. Przybliżymy patent jaki 14 sierpnia 1863 Karol uzyskał wspólnie z Pierre Gardere, prawdopodobnie mechanikiem i przemysłowcem, który w zgłoszeniu patentowym podał, że był kierownikiem tartaku, działającym zapewne w okolicach Bordeaux. Sądząc po uzyskanych przez niego w latach 1866–1871 we Francji kilku patentach związanych z systemami mechanicznego zamykania butelek i flakonów, formą uchwytów do mechanicznego pakowania butelek, produkcją drewnianych butelek i flakonów, zamykania beczek, mógł prowadzić w Bordeaux zakład drzewny, w którym wyrabiano również beczki. Frapującym może być rozwiązanie zagadki jakie to drogi doprowadziły obu do pomysłu udoskonalenia napędu strugowodnego statków, niedoskonałego, ale perspektywicznego dla dróg rozwoju pędników jednostek pływających

14 sierpnia 1863 roku, uzyskali we Francji ochronę „aparatu parowego wytwarzającego siłę napędową wszystkich rodzajów silników wodnych i napędu statków”. Rozwiązanie to opatentowali również w Belgii i w Wielkiej Brytanii, patentem nr 2114/1863 zyskując tam ochronę wynalazczą od 26 sierpnia 1863 r. urzędzenia do „uzyskiwania i użytkowania napędu mechanicznego”. Tytuł patentu, tak francuskiego, jak i brytyjskiego, mimo, że mówią o tym samym projekcie wynalazczym, jest zwodniczy, w niczym nie oddaje istoty propozycji wynalazczej. Warto o tym pamiętać jeśli próbuje się interpretować przedmiot patentu tylko na podstawie indeksu zgłoszonych czy wydanych dokumentów ochrony własności przemysłowej. Łatwo doprowadzi to na manowce, tak jak tytuły patentów Jana Józefa Baranowskiego sprawiły, że wciąż błędzi w piśmiennictwie polskim

przekonanie, że skonstruował maszyny liczące, podczas gdy były to tylko maszyny zliczające, i same z siebie nie były w stanie niczego policzyć. Różnica w literze, ale jakże znacząca. To tak jakbyśmy hulajnodge przydali atrybutów roweru.

Odległym od przedmiotu patentowanego rozwiązania jest też tytuł patentu Patka i Gardere. Jest tam mowa nie tyle o wytwornicy pary co jej skraplaczu. Jeśli zaś uzmysłowimy sobie, że patentowane rozwiązanie prawdę mówiąc nie dotyczyło skraplacza lecz pędnika strugowodnego to jasno stają przed nami zagadki przed jakimi stajemy odczytując tytuł patentu, który nie zawsze, tak jak tutaj, odpowiada przedmiotowi patentowanego rozwiązania.

Po tej dygresji powróćmy do Patka i Gardere. W memoriale patentowym proponowali stosowanie napędu wodnoodrutowego, zwanego też pędnikiem strumieniowym lub strugowodnym statków. Pędniki tego typu pojawiły się w XVIII stuleciu w Anglii, w XIX wieku cieszyły się zainteresowaniem wielu wynalazców, opracowali oni wiele ich typów, ale praktyczne zastosowanie znalazły dopiero w połowie lat 50. XX wieku, początkowo w szybkich łodziach sportowych i rekreacyjnych, a od lat 60. także w statkach morskich i śródlądowych.

Pędnik tego typu, strumień wody wyrzucanej poza statek, zamienia na siłę poruszającą go na wodzie. Współcześnie znajdujemy wiele różnych wersji tego napędu, zwykle opartych na wyrzucaniu przez śrubę z dysz kierunkowych wody, z dużą prędkością, przeciwnie do kierunku ruchu. Patek i Gardere próbowali osiągnąć ten efekt nieco inaczej. W osi podłużnej statku instalowali rurociąg z przeciwnie skierowanymi dyszami. Połączony byłby ze skraplaczem, kondensującym parę w wodę, która pod ciśnieniem wyrzucana byłaby ze statku w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu, przy czym sterując zaworami na rurociągu można by odwracać kierunek ruchu jednostki pływającej. Wynalazcy zwracali przy tym uwagę, że optymalnym byłoby wprowadzenie na statek dwu zestawów rurociągów, z których jeden wyrzucałby strumień wody z rufy, drugi zaś, w przypadku takiej potrzeby, od dziobu.

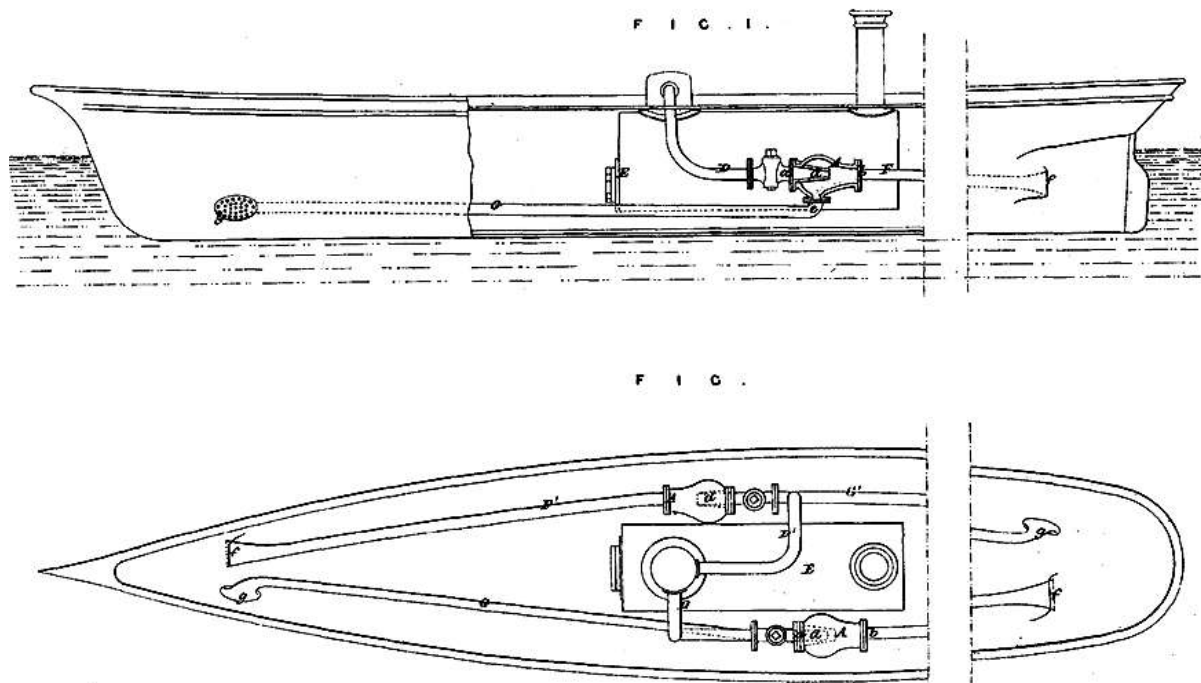
Strumień wody kierować można także na pędnik statku boczno-lub tylnokołowego, albo na łopaty kół wodnych napędzających maszyny na lądzie, w tym przypadku czerpiąc wodę do kotła parowego nie z rzeki, jak na statku, lecz ze studni lub innego źródła.

W taki oto sposób eliminowali potrzebę budowy za-

kładów przemysłowych na stopniach wodnych, spadek wody nie był już bowiem potrzebny dla napędu kół wodnych.

Patek dał się poznać również jako wynalazca systemu zamykania metalowych puszek konserwowanej żywności.

Opatentował go we Francji 3 maja 1867 r. wraz z niejakim Chartierem z Bordeaux, producentem konserw spożywczych, co też może wskazywać, że wynalazczy pomysł był wdrożony, znalazł praktyczne zastosowanie w zakładzie Chartiera.



Napęd strugowodny Karola Patka i Pierre Gardene wg. patentu brytyjskiego nr 2114/1863.

Konserwy pojawiły się z początkiem XIX stulecia. Za ich wynalazcę uznaje się Nicolasa Apperta, który sterylizował je i produkował dla marynarki wojennej i armii. Stosowano przy tym różne naczynia, szklane, ceramiczne, metalowe wykonywane z blachy ocynkowanej. Produkcja konserw dla floty i armii zrewolucjonizowała aprowizację załóg okrętów i wojsk lądowych. Konserwację żywności stale doskonalono i w tym nurcie wynalazczości sytuujemy patent Patka i Chartier'a.

Stanisław Januszewski

Budownictwo wodne

Podnośnia statków Saint-Louis, Francja

Na kanale między Renem i Marną (Canal de la Marne au Rhin) w kierunkach na Nancy lub Strasburg usytuowana jest podnośnia statków Saint-Louis/Arzviller (fr. plan incliné de Saint-Louis-Arzviller). Jest ona jedyną w swoim rodzaju budowlą tego typu w Europie. Od podnośni hydraulicznych Belgii, Francji, Niemiec czy Rosji bądź Wielkiej Brytanii różni się tym, że tutaj statki nie są transportowane pionowo w komorach wypełnionych wodą. Potężna wanna wypełniona wodą w Arzviller porusza się poprzecznie w stosunku do kanału i zbocza, na którym jest usytuowana. Jest to pochylnia typu mokrego nawiązująca do wzorca wykształconego w 1825 roku na Kanale Morrisa w USA.

Sama zasada działania pochylni jest genialnie prosta. Komora wodna o długości 41,5 m, szerokości 5,5 m i głębokości 3,2 m zatrzymuje się w górnej części podnośni

nieznacznie poniżej poziomu kanału. Powoduje to, że wlewająca się dodatkowa woda obciąża na tyle komorę, iż ta staje się cięższa niż jej zamocowana na stalowych

linach ważąca 900 ton przeciwwaga. Komora może się wtedy przemieścić po szynach o nachyleniu 41% w dół do kanału dolnego. Dochodząc do kanału dolnego komora wodna zatrzymuje się tym razem nieznacznie powyżej poziomu tego kanału.



Wylewająca się z komory do kanału woda odciąża tu na tyle komorę, że staje się ona lżejsza od potężnych betonowych bloków przeciwwagi, które przemieszczając się w dół ciągną swoim ciężarem komorę w górę.



Prace budowlane rozpoczęto w 1964 roku. A w styczniu 1969 roku oddano pochylnię do użytku. 50-letnia jubilatka przysłużyła się niezmiernie ruchowi statków na kanale. Budowla zastąpiła 17 śluz, na pokonanie których trzeba było wcześniej zaplanować cały dzień. Transport statku w potężnej wannie, która pokonuje ponad 44 metry różnicy wzniesień, trwa cztery minuty.

Pochylnia nie tylko obsługuje ruch statków między górnym a dolnym kanałem. Jest ona dostępna również dla turystów, którzy chcą bliżej zapoznać się z historią jej powstania i zasadami działania. Istnieje tu również możliwość zaokrętowania się i przeżycia na własnej skórze przejażdżki między kanałami.



Na koniec można zwiedzić maszynownię i znajdującą się nieopodal pochylni barcę Sophie-Marie, która osadzona na brzegu, została zaadoptowana na potrzeby muzeum historii kanału. W jej wnętrzu znajdziemy nawet małą lokomotywę z lat 30-tych XX wieku, która holowała barki, sama poruszając się wzdłuż kanału na łądzie.

Maciej Wąs

Żegluga

Holownik „Ruthof”

Bocznokołowiec „Ruthof” od 1983 roku stanowi ozdobę ratybzońskiego Muzeum Żeglugi powstałego w 1979 r. W 1995 r. zacumował przy nim śrubowy holownik spalinowy „Freudenau” powstały w 1941 roku w Linz i sprowadzony do Ratyzbony z Austrii. „Ruthof” zbudowano w latach 1922/1923 w ramach programu odbudowy żeglugi na Dunaju, po stratach jakie poniosła w toku Wielkiej Wojny.



Powstał w stoczni Ruthof w Regensburgu i jej mianem go ochrzczono. Liczy 61,55 m długości 7,90 szerokości i zanurzenie 1,0 m. Wyposażono go w silnik parowy o mocy 800 KM, którego cylindry wysokiego i niskiego ciśnienia, by zmniejszyć powierzchnię maszynowni, ustawiono w skosie, jako pochylone.



Cylinder wysokiego ciśnienia (12 Atm) ma średnicę 700 mm, niskiego, pracującego na ciśnieniu 1,5 Atm. – 1300 mm. Silnik napędza pędnik kołowy z prędkością 30-40 obr./min. Jego koła liczą po siedem łopat, łączonych przegubowo, które dzięki mimosrodowemu sterowaniu zawsze zanurzały się pionowo w wodzie. W kotłowni znalazł się kocioł o powierzchni grzewczej 81,5 m², z przegrzewaczem pary o pow. 80 m², pracujący na ciśnieniu 12 Atm. Po oddaniu do eksploatacji holownik z 25-osobową załogą na pokładzie rozpoczął służbę na Dunaju, działając głównie na jego dolnym i środkowym odcinku. W 1932 roku dokonano modernizacji kotła przechodząc z paliwa węglowego na olejowe, ale w 1942 roku z powodu wojennego deficytu ropy powrócono do opalania kotła parowego węglem kamiennym. 20 czerwca 1944 r. „Ruthof” wpadł na minę i zatonął w pobliżu miasta Érsekcsanád na południu Węgier, grzebiąc 5 członków załogi.

Wrak podniesiono dopiero w 1956 r. Kocioł, maszyna parowa i urządzenia pomocnicze były nadal w pełni sprawne, mimo 12 lat pod wodą. Węgierska firma żegluga Mahart rozbudowała nadbudówki pokładu, a do palenisk kotła powróciły palniki olejowe.

W 1958 roku holownik powrócił do służby, już pod nową nazwą „Érsekcsanád”. Eksploatowany w żegludze Węgier wielokrotnie trafiał do Regensburga, budząc tutaj zrozumiałe emocje.

Po wycofaniu jednostki z eksploatacji miała być złomowana, ale szczęśliwie zakupiło ją Stowarzyszenie Żeglugi Dunajskiej, wyremontowało w ratyzbońskiej stoczni Hitzler i przekształciło w statek – muzeum. Wchodząc na pokład statku znajdziemy się w świecie codziennego życia i pracy załogi i dziejów żeglugi dunajskiej. Niewątpliwą jego atrakcją jest spotkanie z bunkrami olejowymi, kotłownią, maszynownią, z wyposażeniem pokładowym, z kubrykiem i kajutami załogi.

Z CYKLU „W gazetach (lub czasopismach) napisali ...”

Bez torebki foliowej.

Osobnych dociekań Kapitana „Nemo” wymaga pojawianie się w polskich kalendarzach niemal co dnia nowych, dziwnych „świąt” – „nowej świeckiej tradycji” i podążających za tą modą kalendarzy, naśladowujących europejskie i światowe. Cienką torebkę foliową jako pierwszy opatentował szwedzki inżynier

Gustav Thulin Sten w 1965 roku, rozpoczynając w ten sposób jej zawrotną, międzynarodową karierę. Dziś zastanawiamy się, czym ten wynalazek zastąpić. (<https://www.ekokalendarz.pl/dzien-bez-opakowan-foliowych/>)

23 stycznia wypada „Dzień bez Torby Foliowej”, „Dzień bez Opakowań Foliowych”, itp. Tego dnia w rozgłoszeniach radiowych dziennikarze włączają się czynnie w to nowe „święto” przypominając o szkodliwości dla środowiska wyrzucanych torebek foliowych. W 2020 r. (w porannej audycji Radia „Rodzina”) pod koniec rozmowy na ten temat, Pani Redaktor zapytała Pana Redaktora czy przyniósł do pracy kanapkę zapakowaną w torebkę foliową ? Ten – zaskoczony pytaniem – odpowiedział: - *tak, ale zaraz ją wyrzucę.*

W innej stacji – komercyjnej - Pan Redaktor prowadzący propagował pomysł zamiany słomek plastikowych na papierowe. I – jak sam skomentował - *papier wszystko przyjmie.*

Szacuje się, że produkcja jednej torebki trwa mniej niż sekundę, służy nam średnio przez 20 - 25 minut, a jej rozkład trwa od 100 do nawet 400 lat.

(<https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,25619123,tysiac-ekologicznych-toreb-dla-gdanzszczan-za-darmo-w-czwartek.html>)

W Polsce można zamówić w „internecie” torby papierowe w cenie 407 zł za 200 sztuk, 67 zł za 100 sztuk (plus koszty wysyłki) albo dostać tego dnia za darmo – np. w urzędach niektórych miast.

O ile komentarze w/w Pań i Panów Redaktorów nie były zamierzonymi żartami, to: Szanowni Państwo Redaktorki i Redaktorzy!

Prawdziwa ekologia nie polega na niewyrzucaniu do śmieci ani nawet nie na wyrzucaniu posegregowanym zbędnych opakowań: plastikowych i wszystkich innych

a także ubrań i wszelakich wytworzonych myślą i umiejętnością Człowieka przedmiotów ułatwiających nam wszystkim życie. Polega na braniu z otoczenia tylko tyle, i tylko tego, co nam jest niezbędnie potrzebne i na jak najdłuższym danej rzeczy wykorzystywaniu. Polega na ich niekupowaniu, a jeżeli już, to na ich wielokrotnym i jak najdłuższym wykorzystywaniu przed poddaniem recyklingowi.

Niektórzy producenci wytwarzają już różne opakowania foliowe, które są bardzo szybko biodegradowalne. Ale o tym – nigdzie ani słowa.

Obecnie proponuje się natomiast kupowanie toreb papierowych i bawełnianych. A nawet otrzymywanie ich bezpłatnie. Ale w ekosystemie nie ma nic za darmo. Na większe zapotrzebowanie na torby papierowe będzie potrzeba więcej drewna. A skąd ? Przede wszystkim z lasów! A ile potrzeba wody i energii aby wyprodukować jedną bawełnianą torbę lub podkoszulkę - każdy może sam sprawdzić.

Od połowy lat 60-tych XX wieku wystarczająca ilość ludzi zarobiła już niemałe pieniądze na produkcji tego typu opakowań. Gdy już – choćby z powodów zanieczyszczenia nimi środowiska – więcej zarobić nie można, można zarabiać (następne) niemałe pieniądze na produkcji i sprzedaży innego typu opakowań: papierowych i bawełnianych

o czym zapewnia prawdziwy ekolog

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, red. techn. Wojciech Śledziński

Rada programowa: Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Piotr Pluskowski, Jakub Marszałkiewicz, Janusz Fąfara
Mecenas : Przeds. Budowlane ABM Sp. z o.o. Wrocław, Asmet Sp. K., Sp. z o.o. Piastów, PPUH Lemet, Branice,
Drukarnia Edytor – Wydawnictwo, Dzierżoniów, Zespół Badawczo-Projektowy Mosty – Wrocław S.c.
