

HELIKOPTER FLETTNER FL 282 „KOLIBRI”



Świdnica była miastem, w którym pod koniec II wojny światowej przez pewien czas montowane były helikoptery Flettner Fl 282 „Kolibri” („Koliber”), stanowiące w tym czasie stosunkowo nowy rodzaj broni.

Światowym pionierem budowy helikopterów był niemiecki inżynier i konstruktor lotniczy Anton Flettner (1885-1961), który pierwsze prace nad helikopterami rozpoczął w 1927 r. Jego najbardziej rozwojową konstrukcją był Flettner Fl 282 „Kolibri”, uznany za najlepszy helikopter II wojny światowej. Był to też pierwszy typ helikoptera produkowany seryjnie.

Prace konstrukcyjne nad prototypowymi egzemplarzami „Kolibrów” ukończone zostały w lipcu 1940 r. w zakładach „Anton Flettner G.m.b.H.” w Berlinie Johannisthal oraz Bad Tölz. Dzięki zastosowaniu układu dwóch zazębiających się wirników, konstrukcja Flettnera nie musiała być wyposażona w śmigło na ogonie. Flettnerowi zlecono produkcję 30 prototypów i 15 maszyn serii przedprodukcyjnej. Pierwsze trzy egzemplarze oznaczone V1, V2 i V3 zbudowane zostały jako jednomiejscowe z osłoną kabiny wykonaną z pleksiglasu. Pierwszy wolny lot (nie na uwięzi) Flettnera Fl 282 „Kolibri” odbył się 30 X 1941 r. Za

sterami zasiadł pilot Ludwig Hoffmann. Kolejne egzemplarze „Kolibrów” zbudowane zostały jako dwumiejscowe i bez osłony dla pilota. W 1942 r. przeprowadzono z pokładu krążownika „Köln” próby wykorzystania maszyn w służbie morskiej. Pozytywne wyniki sprawiły, że przekazano do służby operacyjnej kilka helikopterów typu Fl 282 A1. Służyły głównie do ochrony konwojów na Morzu Śródziemnym, Egejskim i Bałtyckim, gdzie używano ich między innymi do wykrywania okrętów podwodnych. Jednocześnie rozpoczęto produkcję kolejnego typu „Kolibrów” Fl 282 B2, wykorzystywanych, jako helikoptery rozpoznawczo-łącznikowe, do współpracy z artylerią i operujące z lądu.

Systematyczne i coraz częstsze bombardowania Berlina przez aliantów zmusiły Antona Flettnera do przeniesienia produkcji „Kolibrów”. Wybrano Świdnicę. W Berlinie zdołano ukończyć jedynie 24 egzemplarze prototypowe. Przeprowadzka rozpoczęła się w sierpniu 1943 r., trwała jednak kilka miesięcy ze względu na trudności transportowe. Prace i dalsze testy „Kolibrów” wznowiono dopiero w listopadzie lub grudniu 1943 r., już w Świdnicy. Anton Flettner swój nowy zakład zlokalizował obok polowego lotniska wojskowego między Świdnicą a Pszennem.

*Anton Flettner na tle zgromadzonych na lotnisku w Świdnicy „Kolibrów”, październik 1944 r.**



Anton Flettner - konstruktor najlepszych helikopterów II wojny światowej. Po wojnie przez wiele lat kierował rozwojem produkcji śmigłowców w USA

*Helikoptery Flettner Fl 282
„Kolibri” na lotnisku
w Świdnicy, jesień 1944 r.**



Znajdowało się ono na północ od obecnej ulicy Metalowców i południe od ulicy Szarych Szeregów. Lotnisko pozbawione było betonowych pasów startowych, w jego pobliżu znajdowało się kilka budynków i małych hal, które zapewne w dużym stopniu zostały udostępnione Flettnerowi. Dużych hangarów nie było, niewielkie konstrukcje drewniano-ziemne zostały razem z pozostałymi zabudowaniami zniszczone zapewne na początku maja 1945 r., kiedy lotnisko ewakuowano,

a stacjonujący na nim 52. pułk lotniczy został przeniesiony do Czech.

Zachowane zdjęcia „Kolibrów” na świdnickim lotnisku mogą skłaniać do przypuszczenia, że przeniesiona została tu większość z wyprodukowanych prototypów, które nadal poddawano były testom i na których szkolono pilotów. W lutym 1944 r. w Świdnicy przy produkcji i testach „Kolibrów” zatrudnionych było około 120 osób i był to



*Nauka pilotażu na Flettnerze Fl 282, lotnisko w Świdnicy,
lato 1944 r. W tle widać wieżę katedry.**

najwyższy poziom zatrudnienia w historii Fl 282. Do ciekawego testu „Kolibra” doszło nad lotniskiem w Świdnicy 22 VI 1944 r. W archiwach niemieckich zachowała się notatka służbowa, która mówi o symulowanej walce powietrznej stoczonej przez egzemplarz helikoptera Fl 282 (pilot Fuisting) z samolotem myśliwskim Focke Wulf FW 190 (pilot – por. Eisenlohr). Wynika z niej, że na wysokości ponad 100 metrów pilot myśliwca tylko na kilka sekund mógł uchwycić helikopter w celowniku i skutecznie otworzyć ogień. Na niższym pułapie i w trudnym terenie, samoloty myśliwskie miały znikome szanse na zniszczenie helikoptera. Dalsze testy wykazały, że trafienie pociskiem w płyty wirnika było niezwykle trudne, a pilot helikoptera może zastosować uniki, których nie jest w stanie powtórzyć znacznie szybszy myśliwiec. Potwierdzono także, że ostrzał helikoptera z ziemi jest zdecydowanie groźniejszy, niż zaatakowanie go przez samolot w powietrzu.

W 1944 r. „Kolibry” zaczęły być używane na froncie wschodnim, gdzie tworzyły samodzielne klucze operacyjne. Przydatność „Kolibrów” w warunkach frontowych sprawiła, że zamówiono w firmie Bayerische Motorenwerke (BMW) 1000 egzemplarzy seryjnych Fl 282. Produkcji nie podjęto, ze względu na zbombardowanie fabryk w Monachium i Eisenach przez lotnictwo amerykańskie.



Pod koniec tego roku, wobec zbliżających się do Dolnego Śląska wojsk sowieckich, postanowiono ponownie przenieść zakłady Flettnera. Tym razem na lokalizację wybrano lotnisko Tempelhof pod Berlinem. Gotowe maszyny miały odlecieć ze Świdnicy przez Jelenią Górę i Görlitz do Berlina. Przeprowadzki dokonano na przełomie stycznia i lutego 1945 r., produkcji jednak nie zdążono uruchomić. Dwa dni po dotarciu ostatnich transportów ze Świdnicy Tempelhof zostało zbombardowane przez lotnictwo alianckie i większość wyposażenia zakładów Flettnera została zniszczona. Sam Flettner z dwoma ocalałymi egzemplarzami ewakuował się do Bad Tölz w Górnej Bawarii, gdzie poddał się Amerykanom.

Wojnę przetrwały tylko trzy egzemplarze Fl 282 „Kolibri”. Dwa zdobyli Amerykanie (Fl 282 V15 i V23), jeden natomiast – Sowieci. Pozostałe egzemplarze zostały zniszczone w czasie walk lub przez samych Niemców.

*Testowy lot „Kolibra”
Fl 282 V 21 na lotnisku
w Świdnicy, ok. 1944 r.
Pilotem był Hans Fuisting,
na stanowisku obserwatora
za wirnikiem siedzi
Anton Flettner.**

Rzut boczny i z przodu
helikoptera Flettner
Fl 282 „Kolibri”



DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE HELIKOPTERA FLETTNER FL 282 „KOLIBRI”

Konstrukcja:	z stalowych rur, w przedniej części krytych blachą, w tylnej drewnem i płótnem;
Wymiary:	długość 6,65 m, wysokość 2,2 m;
Masa:	760 kg (własna), 1000 kg (startowa);
Wirniki:	2 wirniki ustawione pod kątem 45 stopni, o średnicy 11,96 m, płyty – stalowe dźwigary i drewniane żebrza pokryte sklejką;
Silnik:	siedmiocyylindrowy, tłokowy BMW-Bramo Sh 14A o mocy 160 KM;
Paliwo:	87-oktanowa benzyna lotnicza, zapas 105 litrów;
Prędkość:	150 km/h, przelotowa – 115 km/h, dopuszczalna – 175 km/h, wznoszenia 91,5 m/minutę;
Pułap:	3300 m (praktyczny), podczas testów pułap 3800 metrów osiągnięty został w 36 minut;
Zasięg:	300 km (wersja jednoosobowa), 180 km (wersja dwuosobowa).

Andrzej Dobkiewicz

* fotografie pochodzą ze stron :
www.german-navy.de
www.aviastar.org
www.luftarchiv.de

FRANCISZEK JARZYNA (1911-1999)

Był najwybitniejszym działaczem kulturalnym powojennej Świdnicy. Nie było chyba w drugiej połowie ubiegłego stulecia w naszym mieście wydarzenia kulturalnego, z którym nie wiązałyby się jego osoba. Był żywą kroniką miasta, jego problemów, społecznego i kulturalnego życia.

Pochodził z Małopolski. Urodził się w Rzeszowie 15 stycznia 1911 r. Jego ojciec był nauczycielem w tamtejszym gimnazjum. Od 1919 r. mieszkał w Warszawie, gdzie po zakończeniu I wojny światowej przenieśli się jego rodzice. Tam pobierał edukację szkolną zakończoną maturą w 1928 r. Podjął studia na wydziale filologii polskiej najpierw na Uniwersytecie Warszawskim, następnie na Uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie. Jego specjalnością stała się teatrologia. Pełnił też w okresie studiów lwowskich funkcję prezesa studenckiego Koła Polonistów.

Ze Lwowem związał się trwale. Tu po ukończeniu studiów poświęcił się pracy dziennikarskiej. Był członkiem Syndykatu Dziennikarzy. We Lwowie przeżył też II wojnę światową. W czasie okupacji sowieckiej a później hitlerowskiej był związany z prasą podziemną. Tu również, w 1944 r., ożenił się z Idalią Cichacką, która stała się nie tylko jego

życiową towarzyszką, ale również dzieliła do końca życia jego twórcze pasje.

W 1945 r. wyruszył na Zachód szukając nowego miejsca dla siebie i rodziny. Trafił do Świdnicy i tu pozostał, ujęty urokiem tego miasta. Od pierwszej chwili włączył się w bujny wówczas nurt życia kulturalnego. Był współzałożycielem polskiego Teatru Miejskiego i jego kierownikiem literackim a później, w latach 1950-1952, dyrektorem, działał w istnie-



*Franciszek Jarzyna
-zbiory Muzeum Dawnego
Kupiectwa w Świdnicy*



*Franciszek Jarzyna jako Albin w „Ślubach panińskich” A. Fredry,
Teatr Miejski w Świdnicy
-zbiory A. i S. Bielańskich*



*Franciszek Jarzyna
z aktorami Teatru
Miejskiego w Świdnicy
- zbiory Muzeum Dawnego
Kupiectwa w Świdnicy*

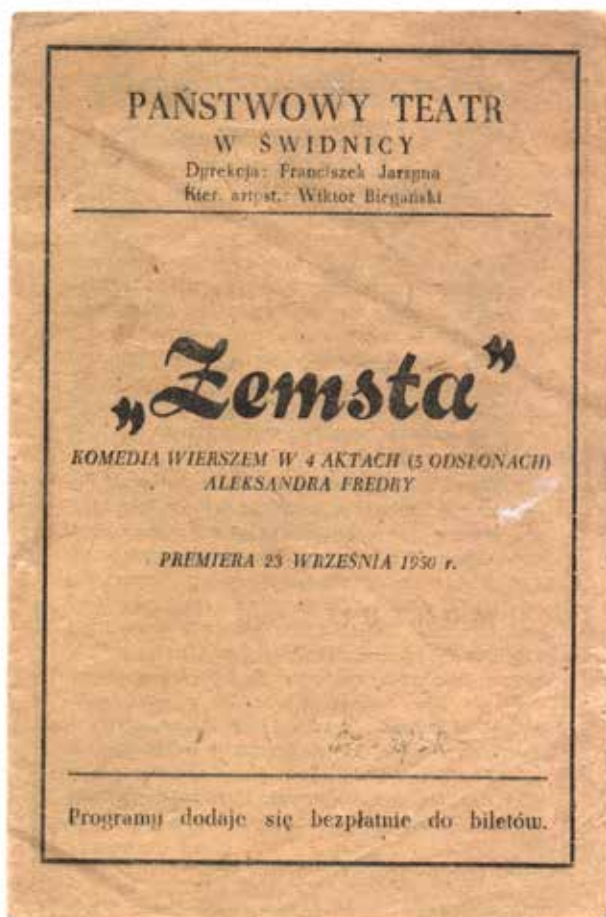
*Program Państwowego
Teatru w Świdnicy
-zbiory Muzeum Dawnego
Kupiectwa w Świdnicy*

jącym podówczas Towarzystwie Naukowym, a przede wszystkim poświęcił się pracy dziennikarskiej. Współpracował z „Wiadomościami Świdnickimi”, jednym z pierwszych polskich czasopism na Dolnym Śląsku, a od 1947 r. był ich naczelnym redaktorem. Po likwidacji

tego zasłużonego tygodnika w roku 1947 współpracował z prasą wrocławską, m.in. był kierownikiem świdnickiego oddziału „Słowa Polskiego”.

Na skutek biurokratycznych, bezsensownych decyzji ówczesnych władz teatr świdnicki zlikwidowano w 1954 r. Swoje wspomnienia z pracy w tej zasłużonej placówce Franciszek Jarzyna zawarł w obszernym szkicu pt. *Był taki teatr w Świdnicy*, publikowanym w „Roczniku Świdnickim” w latach 1995-2000.

W latach 1952-1954 pracował jako kierownik Wydziału Kultury Powiatowej Rady Narodowej a następnie był pracownikiem administracyjnym Powszechnej Spółdzielni Spożywców. Pierwsza połowa lat pięćdziesiątych to nie był dobry czas dla polskiej kultury. Kierowali nią ludzie niekompetentni, narzucano wzorce radzieckie, władze lokalne nie przywiązywały wagi do inicjatyw kulturalnych, a nawet starały się je ograniczać. I właśnie wtedy Franciszek Jarzyna, nie mogąc żyć bez teatru, zorganizował amatorski zespół teatralny pod patronatem Powszechnej Spółdzielni Spożywców. Był jego kierownikiem w latach 1954-1973. Wyreżyserował wiele spektakli na wysokim poziomie, o czym świadczą dwukrotne uzyskanie przez zespół nagrody ministra kultury. Stopniowo, po 1956 r., amatorski ruch teatralny rozwijał się w Świdnicy coraz żywiej. Franciszek Jarzyna uczestniczył w jego rozwoju, czynnie współpracując z Powiatowym Domem Kultury czy zespołem Związku Zawodowego Kolarzy. Był również inicjatorem powołania do życia Świdnickiego Teatru Muzycznego, który jednak po pierwszych udanych występach prze-



rwał pracę na skutek trudności finansowych.

W latach 1946-1974 był przedstawicielem Związku Autorów i Kompozytorów Scenicznych na miasto i powiat świdnicki.

Od r. 1959 pracował jako bibliotekarz w miejscowym Liceum Pedagogicznym. W 1966 r. władze Świdnicy powierzyły mu organizację Muzeum Dawnego Kupiectwa Śląskiego. Zgromadził w krótkim czasie dużą liczbę eksponatów oraz pokaźną bibliotekę o tematyce fachowej i regionalnej, zwłaszcza historycznej. Po otwarciu Muzeum, 13 V 1967 r., został jego dyrektorem. Na tym stanowisku pozostał do przejścia na emeryturę w 1976 r.

Był również jednym z założycieli Towarzystwa Kulturalnego (później Regionalnego) Ziemi Świdnickiej, które powstało w 1960 r. i istnieje do dziś. W latach 1966-1977 był jego prezesem. Z jego inicjatywy Towarzystwo rozpoczęło w 1973 r. wydawanie „Rocznika Świdnickiego” ukazującego się bez przerwy już 40 lat (łącznie wydano 39 tomów). Był długoletnim redaktorem naczelnym tego periodyku. Opracował też *Kronikę miasta Świdnicy 1945-1975* – bezcenne dziś źródło informacji o pierwszym trzydziestoleciu polskiej Świdnicy. Wraz z publikowanymi w „Roczniku Świdnickim” od 1973 r. corocznymi kronikami miasta i powiatu daje ona pełny przegląd wydarzeń, postaci i problemów od 1945 r. do dziś.



Po przejściu na emeryturę nadal czynnie uczestniczył w życiu miasta. W latach 1978-1984 był radnym i zarazem przewodniczącym Komisji Kultury Miejskiej Rady Narodowej. Angażował się w wiele przedsięwzięć kulturalnych i społecz-

*Afisz Teatru Krotochwila
-zbiory Muzeum Dawnego
Kupiectwa w Świdnicy*



*Kronika miasta Świdnicy
1945-1975, oprac. F. Jarzyna,
Świdnica, 1987*

nych, redagował „Rocznik...”, czynnie uczestniczył w pracach Towarzystwa Regionalnego. Otrzymał tytuł Honorowego Prezesa Towarzystwa Regionalnego Ziemi Świdnickiej.

Był człowiekiem niezwykle kontakto-
wym, pogodnym i dowcipnym, świet-
nym dyplomata umiejącym rozmawiać
z władzami nawet w najtrudniejszych
sprawach.

Został odznaczony Krzyżem Kawaler-
skim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym
Krzyżem Zasługi, odznaką Zasłużony
Działacz Kultury oraz wieloma odzna-
czeniami o charakterze regionalnym.

Zmarł 3 III 1999 r. Pozostawił po sobie
trwały dorobek, a przede wszystkim
stworzył wzorzec osobowościowy działa-
cza społecznego i kulturalnego dla mło-
dego pokolenia.

Stanisław Kotelko



*Idalia i Franciszek Jarzynowie
-zbiory A. i S. Bielawskich*

GUSTAV LUDWIG GLUBRECHT (1810-1891)

Urodził się 28 IV 1810 r. w Królestwie Westfalii. Wykształcenie prawnicze zdobył na uniwersytetach w Jenie i we Wrocławiu. W marcu 1831 r. został auskultatorem (praktykantem sądowym) przy Wyższym Sądzie Krajowym we Wrocławiu, by po dwóch latach objąć stanowisko referendarza sądowego. Od czasów uniwersyteckich był silnie związany z ruchem organizacji studenckich (Burschenschaften) walczących z „rozłamem i sekcjonalizmem panującymi w niemieckiej ojczyźnie”. Uwikłany w polityczną aferę Glubrecht został usunięty ze stanowiska

sądowego oraz skazany na osiem lat więzienia w twierdzy. Wyrok zmniejszono do 1,5 roku bezwzględnej kary, a w 1839 r. na mocy królewskiego prawa łaski zwrócono mu wolność i przywrócono go na poprzednie stanowisko. Do 1852 r. zdobywał doświadczenie w strukturach władz miejskich Wrocławia.

Etap jego politycznej działalności w samorządzie Świdnicy rozpoczął się wraz z datą 1 XII 1851 r., kiedy wynik lokalnych wyborów wskazał jego osobę na urząd burmistrza. Kadencja Glubrechta przypadła na trudny czas reform ustrojowych



*Czynszowa zabudowa ulicy
Glubrecht-Strasse
(ob. ul. Jagiellońska)
w pocz. XX w.
- zbiory autora*



Miejska przepompownia wody przy ob. ul. Bokerskiej – jedna ze sztandarowych inwestycji zrealizowana za kadencji nadburmistrza Glubrechta - zbiory autora

i porewolucyjnej stabilizacji życia publicznego. Wywodzący się z kręgów liberalnych, posadę burmistrza obejmował po asesorze Schmidcie z Wrocławia pełniącym do tej pory zarząd komisaryczny. Uroczystym nabożeństwem w Kościele Pokoju 13 V 1852 r. Glubrecht został oficjalnie wprowadzony na urząd, który piastował nieprzerwanie przez trzy pełne kadencje, czyli 36 lat. W 1856 r. mocą zarządzenia gabinetowego króla Prus Fryderyka Wilhelma IV został wyniesiony do rangi nadburmistrza miasta.

Jego gospodarskiej przezorności, umiejętnościom planowania i talentowi organizacyjnemu Świdnica zawdzięcza szybki rozwój gospodarczy i przestrzenny. Miarą

sprawnego zarządzania finansami miasta, przy wydatnym wsparciu urzędników, był wzrost przychodów budżetowych z 82 657 talarów za 1852 r. do nieporównywalnej sumy 385 467 marek za 1888 r. (około 128 489 talarów). Wydatny wpływ na wartość rachunku przychodów odniosła reforma podatku gruntowego, podniesionego z inicjatywy Glubrechta z 3 marek do 6, potem do 9. Koronną zasługą dla gminy miejskiej zdaje się być uwolnienie miasta z okoliczności fortyfikacji, a tym samym uchylenie prawnych restrykcji dotyczących zabudowy i zagospodarowania przestrzennego (regulatywy z 1820 i 1828 r.). Inwestycje budowlane przeprowadzano także ku pożytkowi lokalnej oświaty obu wyznań. Pod egidą Glubrechta, na miejscu zabudowań klasztoru minorytów przy ul. Franciszkańskiej wzniesiono przestrzenny budynek gimnazjum (1852-54), na którego budowę zdołał uzyskać bezzwrotną pożyczkę od pruskiego monarchy w wysokości 6000 talarów. Dużą ilość środków przeznaczono na rozbudowę zaplecza szkolnictwa ludowego: w 1865 r. oddano do użytku nowy gmach Ewangelickiej Szkoły dla Chłopców, w 1866 r. – Katolickiej Szkoły dla Chłopców, w 1875 r. – katolickiej Szkoły dla Dziewcząt. Efektem jego osobistych zabiegów było scedowanie na zarząd władz powiatowych kosztów budowy i ewentualnego utrzymania mostu Styriusa (obecnie w tym miejscu „most żelazny” na Bystrzycy) oraz działalności powiatowego szpitala przy Margarethenplatz nr 611 (dzisiaj pl. św. Małgorzaty 13-14), tym samym odciążając znacząco miejski preliminarz. Dynamiczny rozwój budownictwa, względnie niski próg podatków komunalnych czy



Burzenie fortyfikacji twierdzy świdnickiej. Rejon ul. Kolejowej –zbiory Muzeum Dawnego Kupiectwa w Świdnicy



w końcu obranie miasta na siedzibę Izby Handlowej to nieliczne argumenty petycji w sprawie utworzenia w mieście sądu II instancji, tzw. sądu krajowego (Landgericht), złożonej pod obrady pruskiej Izby Posłów (Abgeordnetenhaus).

Glubrecht był aktywnym rzecznikiem interpelacji zwieńczonej pomyślną dla włodarzy miasta ustawą z 4 III 1878 r.

Na czas drugiej i trzeciej kadencji Glubrechta przypadł prężny rozwój infrastruktury miejskiej i budownictwa mieszkaniowego. Powstały wówczas nowe reprezentacyjne ciągi komunikacyjne i place (plac Grunwaldzki i plac św. Małgorzaty – 1870 r., ul. Komunardów – 1873 r., al. Niepodległości – 1881 r.), kwartały zabudowy mieszkalnej na zniwelowanych umocnieniach. Miasto otrzymało sieć gazociągową (1863), przepompownię wody, wieżę ciśnień i zmodernizowane wodociągi (1875-77), gmachy: poczty cesarskiej (1876), sądu obwodowego i krajowego (1881), więzienia (1881-82); rozpoczęto również kanalizację miasta (od 1881 r.). W kręgu zainteresowania Glubrechta leżała również trudna sytuacja na rynku mieszkaniowym powodowana spekulacyjnym win-

dowaniem czynszów najmu. Znamienna jest również jego głęboka troska o los najuboższych warstw społecznych. Założył darmową jadalnię, dysponującą funduszami pochodzącymi z publicznych zbiorok i dofinansowania z budżetu miasta. Dzięki jego osobistym staraniom, dzienny koszt utrzymania pensjonariuszy przytułku (Armen- und Krankenhaus) wzrósł z 4 do 6 srebrnych groszy. Wzorem innych miast Glubrecht ustanowił podatek od potańcówek (1861), cały przychód

*Pl. św. Małgorzaty
w pocz. XX w.
- zbiory autora*

*Nagrobek G. Glubrechta na
cmentarzu ewangelickim
przy Kościele Pokoju
(fot. T. Grudziński)*



Poświęcony G. Glubrechtowi
nekrolog, który ukazał się
dwa dni po jego śmierci
na pierwszej stronie
lokalnego dziennika
- zbiory autora



z tego tytułu przeznaczając na miejscowy dom starców (Bürger=Hospital). Rocznicę 25-lecia sprawowania funkcji burmistrza (1877) uczcił w gronie urzędników miejskich uroczystym obiadem w hotelu „Pod Żółtą Koroną”. Efekt jego wieloletnich zasług opublikowano po jego śmierci na łamach lokalnego dziennika w postaci dziewiętnastopunktowej enuncjacji.

Wciąż pogarszający się stan zdrowia zmusił Glubrechta do ustąpienia ze stanowiska nadburmistrza miasta (13 V 1888). Za wieloletnią pracę i osiągnięcia otrzymał od rządu pruskiego odznaczenia Orderu Czerwonego Orła III Klasy z Mieczami i Order Korony III Klasy. W 1876 r. mieszkał przy Margarethenplatz nr 5 (pl. św. Małgorzaty 5), a przez ostatnie lata życia – w kamienicy przy Wilhelmsplatz nr 2 (pl. Grunwaldzki 2). Zmarł 2 VIII 1891 r. i spoczął u boku swojej małżonki, Josephiny z domu von Schimonska (zm. 1881 r.) na cmentarzu ewangelickim przy Kościele Pokoju. W celu

uhonorowania jego osoby, „człowieka, którego imię każdy mieszkaniec Świdnicy bez różnicy na wyznanie czy przekonania polityczne wymienia z uwielbieniem, atencją i należną mu czcią”, jego nazwiskiem nazwano jedną z bardziej reprezentacyjnych ulic miasta (dzisiaj ul. Jagiellońska). Wybór ten nie był przypadkowy, gdyż Glubrecht szczególnie upodobał sobie za cel spacerów promenadę leżącą u jej końca. Na jego życzenie na obecnym placu przy komendzie policji wystawiono ławeczkę, na której miał w zwyczaju przysiąść.

Tomasz Grudziński

GOTTLIEB MILICH (1650-1720) i JOHANN GOTTLIEB MILICH (1678-1726)

Gottlieb Milich przyszedł na świat w Legnicy 26 I 1650 r. Tam też zapewne rozpoczął swoją edukację szkolną. Ojciec Gottlieba i zarazem dziadek Johanna Gottlieba, Theophilus Milich, był legnickim rajcą miejskim. Gottlieb Milich jako wykształcony prawnik poszukiwał ustabilizowanej pracy w swym zawodzie. Taką szansę dała mu Świdnica, w której osiedlił się na resztę swego życia w roku 1675. Trzy lata później (1678) otrzymał „zwyczajną adwokaturę” przy królewskim sądzie mańskim w mieście. Jako radca rzymsko-cesarski i sekretarz sądu mańskiego księstwa świdnicko-jaworskiego Gottlieb Milich odbywał liczne podróże, w czasie których wykorzystywał swoje doświadczenie prawnicze a także znajomość francu-

skiego, włoskiego i hiszpańskiego.

Jako urzędnik cesarski musiał się także wykazywać doskonałą znajomością łaciny. Dowodem tego jest między innymi jego praca *Dissertatio Politica de PACE AETERNA* (*Rozprawa o polityce Wieczystego Pokoju*), jaką obronił kończąc w 1669 r. swe studia prawnicze w Lipsku. Jako delegowany „urzędowy komisarz królewski” Gottlieb Milich brał udział w rozgraniczaniu księstw śląskich z sąsiadującym margrabstwem Górnych Łużyc. Johann Sinapius w *Osobliwościach Śląskich* chwali „wielką erudycję” Milicha, jego gruntowną „znajomość wszelkich praw”, jak też jego obszerną wiedzę dotyczącą historii „szczególnie w odniesie-



Gottlieb Milich
(1650-1720)
- zbiory Górnośląskiej
Biblioteki Naukowej
w Görlitz



Herb rodziny Milich,
Kościół Pokoju w Świdnicy
(fot. W. Rośkowicz)



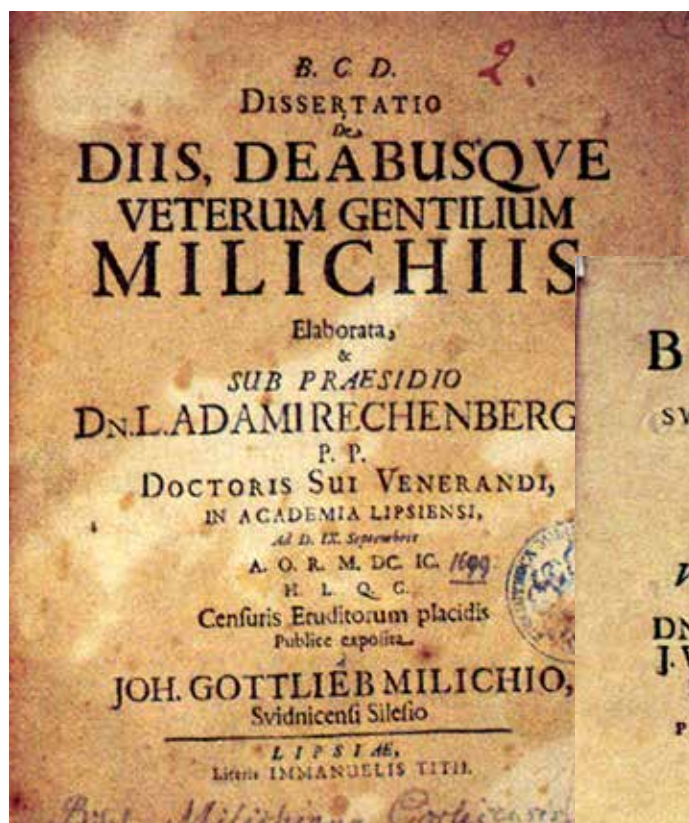
Johann Gottlieb Milich
(1678-1726)
- zbiory Górnołużyckiej
Biblioteki Naukowej
w Görlitz

niu do Śląska”. Gottlieb Milich stał się znany jako badacz dawnych dokumentów, bibliofil i zbieracz osobliwości. Był zaprzyjaźniony z Hansem Heinrichem II, który jako pierwszy w rodzie Hochbergów zaczął nosić tytuł hrabiego Rzeszy oraz z jego synem Konradem Ernstem Maximilianem.

Hrabia ustanowił Gottlieba Milicha jedynym wychowawcą i nauczycielem swoich dziesięciorga dzieci na zamku Książ. Badacze zawdzięczają mu także powstanie w 1712 r. najstarszego katalogu Biblioteki Książańskiej liczącej wówczas (jak podaje Karl Johannes Endemann) 1763 tomy oraz 48 manuskryptów.

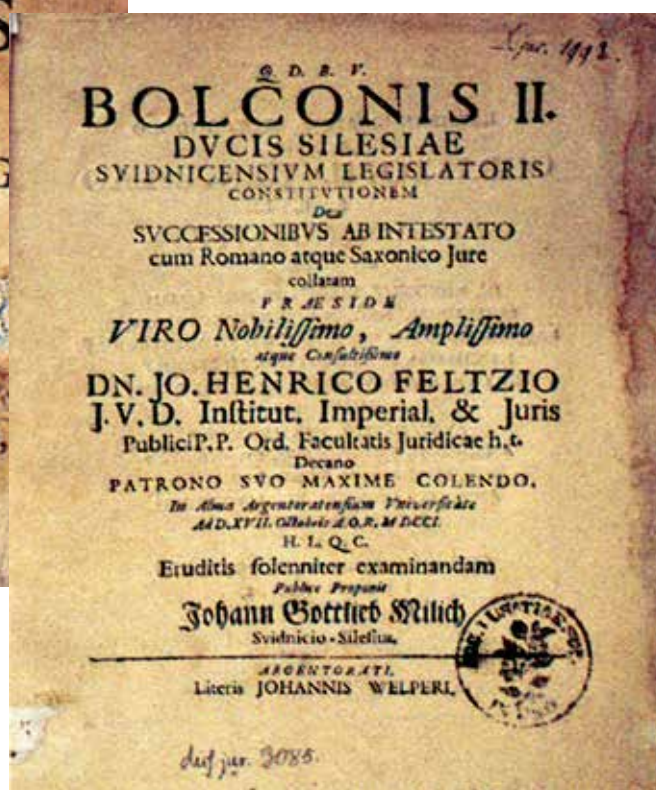
Gottlieb Milich poślubił Potencjanę Katarinę Hancke. Z tego związku 7 IX 1678 r. w Świdnicy przyszedł na świat ich syn **Johann Gottlieb**. Ojciec wywarł znaczący wpływ na edukację szkolną i rozwój emocjonalny młodego Johanna. Gottlieb Milich początkowe kształcenie syna powierzył prywatnym, domowym nauczycielom a następnie wysłał go do legnickiego gimnazjum luterńskiego. Wkrótce za radą przyjaciela rodziny, lipskiego sędziego miejskiego Leonharda Baudisiusa, Johann Gottlieb Milich miał przyswajać sobie dalsze umiejętności szkolne w gimnazjum w Görlitz. Ostatecznie jednak rodzina postanowiła oddać chłopca na naukę do Żar, najbardziej znaczącego miasta wschodniej części Dolnych Łużyc.

Znajdujące się tu, położone niedaleko od śląskiej granicy, „Żarskie Ateny” uchodziły wówczas za ostoję protestanckiego wychowania i wykształcenia, jak też za przeciwwagę w stosunku do znanego kato-



Rozprawa na temat bogów i bogiń starożytnych przodków rodu Milich - zbiory Górnołużyckiej Biblioteki Naukowej w Görlitz

Prawo Bolka II księcia śląska i prawodawcy Świdniczan (...) - zbiory Górnołużyckiej Biblioteki Naukowej w Görlitz



lickiego Kolegium Jezuickiego w Żaganiu. Okres, w którym Johann Gottlieb Milich przebywał w Żarach i uczęszczał do tamtejszego liceum, przypada na połowę lat 90. XVII stulecia. Po pobycie w Żarach Johann Gottlieb Milich kontynuował edukację w protestanckim gimnazjum działającym przy kościele św. Elżbiety we Wrocławiu, ukierunkowanym na kształcenie akademickie. Rodzina zdecydowała się na wrocławskie gimnazjum św. Elżbiety, ponieważ tam też pracował, w charakterze rektora i profesora, krewny ze strony matki Martin Hancke.

Legnica, Żary i Wrocław tworzyły trzy etapy szkolnego przygotowania Johanna Gottlieba Milicha do kształcenia akademickiego w Lipsku i Strassburgu. Swoje studia prawnicze w Lipsku uwieńczył w roku 1699 rozprawą *Dissertatio diis, deabusque veterum gentilium Milichiis* (Rozprawa na temat bogów i bogiń starożytnych przodków rodu Milichów), którą napisał pod kierunkiem teologa, profesora łaciny i greki Adama Rechenberga. W pracy tej zajął się między innymi etymologią swego nazwiska Milich, wywodząc je od greckiego słowa „meilichios” (łac. benignus), co w tłumaczeniu na polski znaczy „życzliwy, szczodry”. Stąd też wziął się jego późniejszy pseudonim literacki – Amadeo de Benigni. Praca kończąca jego studia w Strassburgu w roku 1701 została zatytułowana *Bolconis II. Ducis Silesiae Svidnicensium legislatoris constitutionem De successionibus ab intestato cum Romano atque Saxonico Jure collatam* (Prawo Bolka II księcia Śląska i prawodawcy Świdniczan dotyczące spadkobierców dziedziczących bez testamentu zestawione z prawem rzymskim i saskim). Jej treść poświęcona była prawnym i historycznym aspektom panowania

Bolka II w księstwie świdnicko-jaworskim z uwzględnieniem jego znaczenia dla współczesnej mu administracji państwa Habsburgów. Po ukończonych studiach Johann Gottlieb udał się w uczoną podróż, głównie po Francji i Włoszech, w trakcie której gromadził rzadkie książki i manuskrypty. Interesowały go również sławne biblioteki oraz gabinety osobliwości.

Powrócił do Świdnicy w roku 1703, by podobnie jak ojciec podjąć pracę w charakterze prawnika i adwokata. Johann Milich i jego ojciec Gottlieb Milich byli blisko zaprzyjaźnieni z rodziną bogatego lekarza miejskiego Sigismunda Hahna. W roku 1712 spod pióra Johanna Gottlieba wyszła książka *Tractatus de poetis pictoribus* (...) (Traktat o poetach (...)) poświęcona świeckim inskrypcjom na domach mieszkańskich w Świdnicy. Dzieło to uchodzi obecnie za zaginione. Trzy lata później



Nagrobek rodziny Milich
na pl. Pokoju w Świdnicy
(for. W. Rośkowicz)



Portal Górnolужицкай
Библиотеки Наукowej
w Görlitz
(fot. W. Rośkowicz)

w roku 1715 młody Milich opublikował pod pseudonimem Amadeo de Benigni zebrany na terenie Włoch materiał źródłowy dotyczący starożytnych inskrypcji nagrobnych w książce pt. *Variorum intra Italiam Monumentorum Inscriptiones ex pluribus initinere descriptis* (*Opisanie różnych inskrypcji spisanych z wielu zabytków podczas wędrówki po Włoszech*). Istnieje przypuszczenie, że opracował także spisany w formie aleksandrynów poetycki manuskrypt związanego przez pewien czas ze Świdnicą znakomitego poety Johanna Christiana Günthera: *Johann Christian Günthers aus Schlesien kuriöse und merkwürdige Lebens- und Reisebeschreibung... (Osobliwe i godne uwagi opisanie życia i podróży Johanna Christiana Günthera ze Śląska)*. Günther, który w czasie swej edukacji w Świdnicy często korzystał z gościny i mecenatu rodziny Milichów, poświęcił ojcu Johanna wiersz zatytułowany: *An Herrn Gottlieb Milich, Kayserl. Rath und Mannrechts Assessorem in Schweidnitz* (*Do pana Gottlieba Milicha, cesarskiego doradcy i asesora sądu mańskiego w Świdnicy*).

Johann Gottlieb Milich po śmierci swego ojca w roku 1720 kontynuował zapoczątkowane przez niego, poświęcone historii rodu Hochbergów i zamku Książ, dzieło *Fürstensteinische Denckwürdigkeiten* (*Pamiętki Książańskie*). Ten wielotomowy manuskrypt nie został jednak ukończony, gdyż Johann Gottlieb zmarł 26 VII 1726 r., a do jego ukończenia – jak donosi Leksykon Zedlera – zabrakło jedynie 5 rozdziałów. Warto wspomnieć, że ze źródła tego jeszcze kilkadziesiąt lat później obficie korzystał znany badacz Śląska Friedrich Albert Zimmermann.

Johann Gottlieb Milich przekazał zapisem testamentowym swą znaczącą pod względem kulturalnym i bogatą w rzadkie manuskrypty bibliotekę do użytku publicznego w Görlitz. W ten sposób stworzył podstawę do utworzenia dzisiejszej Górnolужицкай Библиотеки Наукowej w tym mieście. W wyniku przemieszczenia księgozbiorów tej biblioteki na wschód od Nysy Łużyckiej, w związku z działaniami wojennymi pod koniec II wojny światowej, część zbiorów Milicha znalazła się ostatecznie w dzisiejszym Wrocławiu. Naukowo ugruntowane, sporządzone przez polskich badaczy katalogi są świadectwem kulturalnego oddziaływania oraz pokłosiem działalności dwóch świdnickich miłośników śląskich osobliwości Gottlieba oraz Johanna Gottlieba Milichów.

Roman Macioszek

ANNA ŚWIDNICKA (1339-1362)

Anna świdnicka, księżniczka z dynastii Piastów, królowa czeska, królowa i cesarzowa rzymska, była jedynym dzieckiem Henryka świdnickiego (syna Bernarda świdnickiego i Kunegundy Łokietkówny) oraz Katarzyny, której pochodzenie, przy obecnym stanie źródeł, należy uznać za nieznane. Wg opinii niektórych historyków, niepopartych jednak materiałami źródłowymi, Katarzyna była córką króla Węgier Karola Roberta i jego pierwszej żony Marii, córki księcia Kazimierza bytomskiego.

Po śmierci ojca, zmarłego najpóźniej w 1345 r., Anna wychowywała się na dworze królewskim w Budzie, pozostając pod opieką Elżbiety Łokietkówny – trzeciej żony Karola Roberta (Elżbieta była młodszą siostrą Kunegundy, babki Anny). W myśl porozumienia zawartego w grudniu 1350 r. między Bolkiem II świdnickim, stryjem i opiekunem Anny, i królem czeskim Karolem, Anna miała zostać żoną niespełna rocznego wówczas Wacława, pierwszoroźnego syna Karola z jego drugiego małżeństwa, jednak w ciągu dwóch lat zmarli zarówno następca tronu, jak i jego matka, i plany króla pokrzyżowały się.



Popiersie Anny świdnickiej w trifyorium katedry św. Wita w Pradze (fot. Bildarchiv Foto Marburg)

Chcąc wejść w posiadanie księstwa świdnicko-jaworskiego, Karol sam postanowił ożenić się z Anną. Ślub 14-letniej świdniczanki ze starszym o 23 lata Karolem odbył się 27 V 1353 r. w Budzie. Anna została trzecią żoną króla czeskiego, po zmarłej w 1348 r. Blance de Valois i Annie z Palatynatu, zmarłej na początku lutego 1353 r.



Anna w ogrodzie. Fragment nieistniejącego fresku z ok. 1370 roku z kaplicy św. Maurycego w Norymberdze (fot. Bayerische Staatsbibliothek Monachium)

*Cesarz Karol IV i Anna
świdnicka adorują Święty
Krzyż. Malowidło nad
wejściem do kaplicy św.
Katarzyny na zamku
Karlštejn
(fot. J. Zappe)*



Po uroczystościach w Budzie małżonkowie udali się do Świdnicy, gdzie 3 VII 1353 r. Bolko II wystawił akt sukcesyjny, na mocy którego w razie jego bezpotomnej śmierci ziemie miała przejąć Anna i jej dzieci z małżeństwa z Karolem. W porozumieniu zabezpieczono interesy księżnej Agnieszki, która po ewentualnej wcześniejszej śmierci małżonka miała dożywotnio rządzić księstwem. Gdyby jednak Bolko doczekał się potomka, wówczas musiałby zapłacić Karolowi 10 000 grzywien. Także Karol zabezpieczył posag Anny zapisem 15 000 grzywien groszy praskich na wypadek wcześniejszej swojej śmierci.

28 VII 1353 r. w katedrze św. Wita w Pradze Anna została koronowana na królową czeską, a 9 II 1354 r. w Akwizgranie odbyła się jej koronacja na królową rzymską.

Wreszcie w niedzielę wielkanocną, 5 IV 1355 r., w bazylice św. Piotra w Rzymie 16-letnia Anna świdnicka przybrała tytuł cesarzowej rzymskiej.

W 1358 r. w Pradze przyszło na świat pierwsze dziecko Karola i Anny – córka Elżbieta, która żyła 16 lat. 26 II 1361 r. w Norymberdze urodził się długo wyczekiwany następca tronu Wacław, późniejszy król Czech. Anna zmarła półtora roku później, 11 VII 1362 r., podczas narodzin drugiego syna. Miała wówczas 23 lata. Pochowana została w podziemiach praskiej katedry św. Wita.

Do czasów obecnych zachowało się co najmniej kilkanaście średniowiecznych obrazów i rzeźb z wizerunkiem Anny, zaliczanej do najpiękniejszych kobiet ówczesnej Europy. Powszechnie znane ze względu na swoje piękno, wykonane z piaskowca przez Petera Parlera około 1375 r. popiersie Anny świdnickiej, znajdujące się w triforium katedry św. Wita w Pradze, to naturalnych rozmiarów rzeźba z mocno wymodelowaną twarzą i powiewającymi długimi włosami. Kilka malowideł ściennych przedstawiających Annę świdnicką znajduje lub znajdowało się na zamku Karlštejn koło Pragi. Na jednym z nich, w scenie złożenia hołdu powstałej około 1356 r. w kaplicy św. Kata-



*Kaplica św. Katarzyny na
zamku Karlštejn. Matka
Boska obejmuje swoją prawą
ręką rękę klęczącej u jej stóp
Anny Świdnickiej
(fot. E. Pilecka)*



*Rękopis Złotej Bulli.
Para cesarska podczas uczyty
w Metz
(fot. Österreichische
Nationalbibliothek
w Wiedniu)*

rzyny, Matka Boska obejmuje swoją prawą ręką rękę klęczącej u jej stóp Anny świdnickiej w cesarskich szatach, podczas gdy klęczący przy jej lewej ręce cesarz przyjmuje z rączki dzieciątka Jezus jabłko, symbol władzy monarszej. Z kolei fresk nad drzwiami do kaplicy św. Katarzyny pokazuje Karola i Annę adorujących Święty Krzyż. Również twarz apokaliptycznej kobiety z dzieckiem na ręku na zachodniej ścianie kaplicy Najświętszej Marii Panny posiada według opinii czeskich badaczy wyraźne cechy Anny świdnickiej.

Na wewnętrznej stronie północnej ściany kaplicy św. Maurycego, przy kościele świętego Sebalda w Norymberdze, znajdowało się – aż do zniszczenia kaplicy podczas bombardowania miasta w 1944 r. – powstałe ok. 1370 r. malowidło ściennie przedstawiające staranie cesarza Karola IV o rękę Anny świdnickiej, a poniżej – trzy sceny z życia Wacława, syna Karola i Anny: narodziny, chrzest i Wacław w szkole.

Również w dziełach malarstwa książkowego Anna świdnicka pojawia się kilkakrotnie: w kryptoportrecie św. Heleny z ok. 1360 r. w Antyfonarzu Wyszogrodzkim, który dzisiaj jest przechowywany w bibliotece w Vorau, na dwóch miniaturach znajdującego się w Bibliotece Narodowej w Wied-

niu rękopisu *Złotej Bulli*, które pokazują orszak pary cesarskiej w drodze na obrady sejmu Rzeszy i parę cesarską przy posiłku koronacyjnym, jak również na miniaturze kopii *Kroniki Zbrastawskiej* z archiwum miejskiego w Jihlavie, na której poprzez dopisek wyraźnie oznaczona jest jako matka Wacława.

Anna wypełniła swe zadanie, tak jak oczekiwali tego ludzie jej czasów od królewskiej małżonki. Dała 45-letniemu władcy długo



*Zamek Karlštejn koło Pragi
(fot. A. Protasiuk)*



Fragment Kroniki
Zbrasławskiej z 1395 roku.
U dołu po prawej stronie Anna
świdnicka
(fot. Státní okresní archiv
w Jihlavie)

Rzeźba cesarza Karola IV
(z lewej strony) i króla
Wacława IV na fasadzie
staromiejskiej wieży mostowej
w Pradze
(fot. A. Protasiuk)



oczekiwanego męskiego potomka, który zachował dziedzictwo królewskiej linii. Wielokrotnie towarzyszyła Karolowi IV w podróżach, np. na obrady sejmu Rzeszy w Norymberdze i Metz oraz w pielgrzymkach do Kolonii, Marburga i Akwizgranu. Należała do najznamienitszych kobiet swoich czasów, co podkreślał w swoich listach słynny włoski humanista Francesco Petrarca. Anna świdnicka była jedyną przedstawicielką Piastów, która osiągnęła cesarską godność.

Zbigniew Malicki

STATEK M/S „ŚWIDNICA”

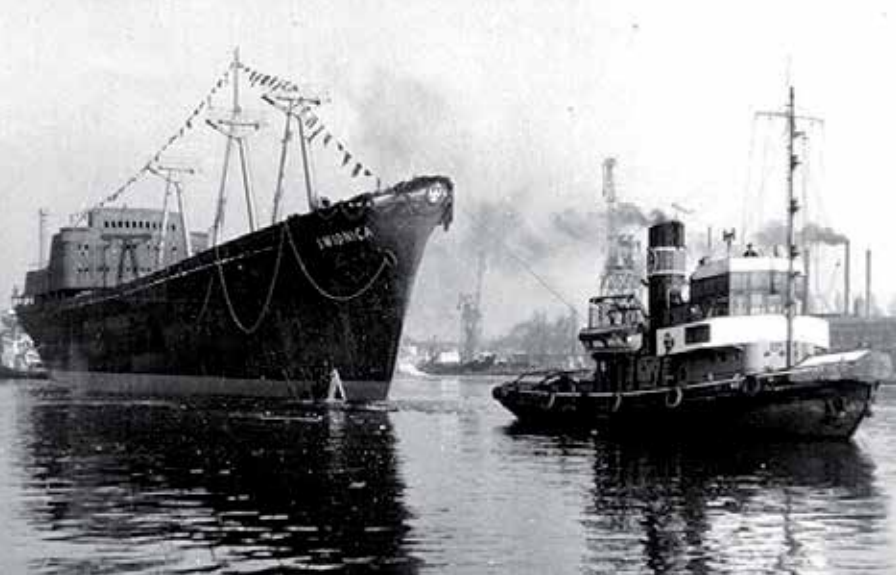
Przelom lat 50. i 60. XX w. był złotym okresem polskiego budownictwa okrętowego - przedwojenne statki handlowe były wymieniane na jednostki budowane w krajowych stocznich. Jedną z nich był drobnicowiec m/s „Świdnica”, należący do typu B-55, którego długą serię zamówił w ówczesnej Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego największy polski armator handlowy – Polskie Linie Oceaniczne. W sumie w latach 1958-1962 wybudowano piętnaście statków, trzy typu B-55 oraz dwanaście ulepszonego typu B-55/II.

M/s „Świdnica” (kod wywoławczy SPPL) był piątą jednostką całej serii, a drugą

jej ulepszonej wersji. Jednostka była drobnicowcem ochronno-pokładowym o wymiarach 123,9 x 16,5 x 6,5 – zanurzenie i 17,5 metra wysokości. Jednorazowo przy swojej wyporności 3.365 BRT miała nośność 5.382 DWT (tyle mogła zabierać ładunku), a zapas paliwa wynosił 615 ton. Napęd statku stanowił jeden sześciocylinrowy silnik SD6 MAN K6Z70/120 o mocy 5000 koni mechanicznych, pozwalający na rozwinięcie maksymalnej prędkości 15,5 węzła. Statek posiadał własne urządzenia przeładunkowe w postaci jednego bomu o udźwigu 30 t i 13 bomów o udźwigu 5 t. Załoga statku składała się z 35 oficerów i mary-

*Ceremonia wodowania
m/s „Świdnica”
(fot. ze zbiorów autora)*





*M/s „Świdnica” po uroczystości
wodowania w drodze do stoczni
wyposażeniowej
(fot. ze zbiorów autora)*



*Moment nadania imienia
m/s „Świdnica” przez matkę
chrzestną Danutę Sajdak
20 lutego 1960 roku
(fot. ze zbiorów autora)*

*M/s „Świdnica” w pełnej krasie
tuż po wejściu do służby,
wrzesień 1960 r.
(fot. ze zbiorów autora)*

narzy. Statki typu B-55 miały jedną śrubę, dwa pokłady i pięć ładowni chłodniczych. Na „Świdnicy” ostatnią z nich powiększono i wbudowano trzy zbiorniki na oleje jadalne.

Budowa jednostki rozpoczęła się w 1959 r. na pochylni „Wulkan” w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego. W styczniu 1960 r. zarząd Polskich Linii Oceanicznych zwrócił się do władz miasta Świdnica o zgodę na nadanie jednostce imienia „Świdnica” i objęcia patronatu nad statkiem. Oczywiście wyrażono ją natychmiast. Na matkę chrzestną statku wybrano Danutę Sajdak, ówczesną przewodniczącą Miejskiej Komisji Planowania Gospodarczego, natomiast zakładami

patronackimi zostały Fabryka Wagonów „Świdnica” i Zakłady Elektrotechniki Motoryzacyjnej. W rewanżu załoga statku objęła patronatem dwie świdnickie szkoły – Liceum Pedagogiczne i Szkołę Podstawową nr 13.

Ceremonia nadania imienia statkowi i jego wodowania odbyła się 20 II 1960 r. W dniach od 31 sierpnia do 2 IX 1960 r. m/s „Świdnica” odbyła trzydniowy próbny rejs po Bałtyku, po którym wróciła do Szczecina w celu usunięcia zauważonych usterek. Ostatecznie 27 IX na jednostce podniesiono polską flagę i uroczście przekazano ją armatorowi – PLO.

M/s „Świdnica”, podobnie jak jej siostrzane jednostki, została zaprojektowana przez polskich konstruktorów z myślą o obsłudze linii do portów Ameryki Południowej i na Bliskim Wschodzie. Względy ekonomiczne sprawiły, że nigdy na nią nie trafiła. Skierowana została do obsługi linii zachodnioafrykańskiej. 1 I 1962 r. statek został wydzierżawiony Polskiej Żegludzie Morskiej, której jednostki pływały do portów Afryki Zachodniej.



„Świdnica” była uważana przez marynarzy za szczęśliwy statek. W 1965 r. doznał najpoważniejszej w swojej historii awarii, kiedy w Port Harcourt w Nigerii pękł główny wał napędowy. Holownik Polskiego Ratownictwa Okrętowego „Swarożyc”, który po przepłynięciu ponad ośmiu tysięcy mil morskich, doholował okaleczoną m/s „Świdnica” do Szczecina.

Przez następne dziesięć lat nie odnotowano na „Świdnicy” poważniejszych awarii. Dopiero w 1975 r. pech znowu dał znać o sobie. Podczas postoju w nigerijskim porcie Wari na statku wybuchł groźny pożar, który na szczęście został opanowany przez załogę. Pechowy okazał się 1980 r., kiedy najpierw statek wszedł na mieliznę w cieśninie Wielki Bełt, a następnie – kiedy w sztormie w Zatoce Biskajskiej źle umocowany kontener poważnie uszkodził burtę statku na śródokręciu.

Przez 21 lat swojej służby m/s „Świdnica” zawinęła do kilkudziesięciu portów – tych bliższych: Hamburga, Kilonii, Antwerpii, Amsterdamu, Rotterdamu, Bordeaux, Bristolu, La Corunii, jak również tych dalszych i bardziej egzotycznych: Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich, Dakaru (Senegal), Conakry (Gwinea), Freetown (Sierra Leone), Monrovii (Liberia), Abidjanu (Wybrzeże Kości Słoniowej), Akry i Sekondi-Takoradi (Ghana), Cotonou (Benin), Lome (Togo) czy do Port Harcourt w Nigerii. Najdłuższym rejsiem „Świdnicy” była podróż do Dar-es-Salam w Tanzanii i dalej do portów nad Morzem Czerwonym. Statek przepłynął wówczas prawie 24 tysiące mil morskich w jednym rejsie (blisko 45 tysięcy kilometrów!).

Armator – Polskie Linie Oceaniczne, pod którego banderę z dzierżawy przez Pol-



ską Żeglugę Morską „Świdnica” powróciła 1 I 1970 r., zdecydował się sprzedać statek w 1981 r. „Świdnica” została zakupiona przez greckiego armatora Grecomar Shipping Agency Ltd. W swój ostatni rejs pod polską banderą „Świdnica” wypłynęła 19 III 1981 r. Kilkanaście dni później na drobnicowcu nazwanym teraz „Kostis”



*M/s „Świdnica” na oceanie
Atlantyckim w okolicach
równika, grudzień 1962 r.
(fot. ze zbiorów autora)*

*Widok na śródokręcie
m/s Świdnica
(fot. ze zbiorów autora)*

Jedno z ostatnich znanych
zdjęć m/s „Świdnica” podczas
jej postoju w Hamburgu
27 września 1980 r.
(fot. T. Garner
- ze zbiorów autora)



podniesiona została bandera grecka. Jednostka pływała jeszcze przez cztery lata. Na początku 1985 r. została sprzedana do stoczni złomowej w Gaddani Beach (Paki-

stan). W rocznikach flot jako data wykreślenia z rejestrów i złomowania podawana jest data 10 III 1985 r.

DANE TECHNICZNE STATKU M/S „ŚWIDNICA” (TYP B-55/II)

Kod wywoławczy: SSPL;

Zwodowany:

20 lutego 1960 roku, Stocznia
Szczecińska im. A. Warskiego, Szczecin;

Podniesienie bandery:

27 września 1960 roku;

Armatorzy:

- Polskie Linie Oceaniczne: 1960-1961, 1970-1981,
- Polska Żegluga Morska: 1962-1969,
- Grecomar Shipping Agency (jako “Kostis”): 1981-1985;

Wykreślona z rejestru flot:

10.03.1985 roku;

Wyporność: 3.365 BRT;

Nośność: 5.382 DWT;

Wymiary:

- długość 123,9 (długość między pionami 116,6 m),
- szerokość 16,5,
- zanurzenie: 6,5 m,
- wysokość od linii wodnej: 17,5 m,
- wysokość do pokładu głównego: 6,85 m;

Napęd: 1 silnik SD6 MAN K6Z70/120;

Moc silnika: 5000 KM, 1 śruba;

Zapasy paliwa: 615 ton,

Prędkość: 15,25 węzła (16,1 w na próbach odbiorczych),

Zasięg: 9000 mil morskich,

Wyposażenie: 2 pokłady, 5 ładowni (10.105 m³), trzy zbiorniki na oleje jadalne,

Bomy: 1×30 ton, 13×5 ton;

Załoga: 34 oficerów i marynarzy;

Andrzej Dobkiewicz