

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 152

Rok XIV

Kwiecień 2016 r.

18 marca 2016 r. po dwu latach prac rewitalizacyjnych zabytkowej barki „Ż-2107”, możliwych dzięki wsparciu finansowemu Gminy Wrocław, oddaliśmy barkę do eksploatacji, tym razem w roli muzeum na wodzie, elementu Muzeum Odry FOMT. Na stanowisku flotylli Muzeum Odry, w górnym awanporcie służy Szczytniki, barkę ochrzcziliśmy, imieniem „Irena” jakie niegdyś nosiła, nadanego w 1936 r. przez jej budowniczego Saturnina Marzątkę, którego żoną była Irena.

Temu wydarzeniu, chrzcinom barki, dedykujemy ten numer „Prosto z Pokładu”.

Chrzest barki „Irena”

Udekorowana kodem, w oprawie mundurowej uczniów Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej z Kędzierzyna - Koźla uroczyste prezentowała się tego dnia barka „Irena”

Cedremonię chrztu w południe 18 marca br. rozpoczął dzwonem okrętowym starszy brat Bractwa Mokrego pokładu Tadeusz Sobiegraj, na którym spoczęło prowadzenie uroczystości. „Barka – rozpoczął – ,której nadajemy oficjalnie imię i otwieramy dzisiaj jej podwoje, jest dzieckiem profesora Stanisława Januszewskiego, autora Otwartego Muzeum Techniki, twórcę Fundacji i Muzeum Odry FOMT.

Swoją niesamowitą, godną podziwu energię skupił na ochronie dziedzictwa przemysłowego. Z jego inicjatywy powstał ośrodek chroniący dawną technikę górnictwa w Wałbrzychu, Muzeum Energetyki w elektrowni wodnej Lubachów, Sowiogórskie Muzeum Techniki w Dzierżoniowie, działające w latach 2003-2013. Aktywnie uczestniczy w działalności Klubu Lotników „Loteczka”, skrzętnie gromadząc materiały historyczne polskiej myśli technicznej lotnictwa. Dobrze, że w tym szerokim obszarze zainteresowań historią przemysłu i techniki, profesor Stanisław Januszewski znalazł czas na

aktywną ochronę zabytkowej floty odrzańskiej i utworzenie Muzeum Odry. Trudny do określenia jest ogrom prac, wysiłku i poświęcenia, jakie musiał włożyć w organizację Muzeum, a szczególnie w przywrócenie świetności barce, której dzisiaj nadajemy imię.

Profesor Stanisław Januszewski opowiedział pokrótce o historii zakupu barki, przemieszczeniu jej ze Szczecina do Wrocławia, projektowaniu przebudowy, poszukiwaniu sponsorów, o osobach które w ramach wolontariatu pomagały w pracach remontowych barki.

W tym czasie do burty barki podpłynęła łódź, na której pokładzie znajdowali się chrzestni Danuta Fąfara i Andrzej Sajnaga. Po wypowiedzeniu formuły: „Nadajemy ci imię Irena. Płyn po Śródlądowych Drogach Wodnych Polski i Europy promując ideę ochrony dziedzictwa kultury technicznej i kulturotwórczej roli rzek”.

Zgodnie z tradycją rozbita została o burtę butelka szampana.

Chrzestni wybrani zostali przez Zarząd Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i Kapitułę Bractwa Mokrego Pokładu. Czym się kierowano w wyborze, niech o tym świadczą krótka charakterystyka chrzestnych.

COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACHTWA MOKREGO POKŁADU”
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)



Danuta Fąfara z domu Floryn. Tak, to córka Ryszarda Floryna znanego w Żegludze na Odrze kapitana. Oboje rodzice pochodzili z szyperskich rodzin, Dzieciństwo spędziła z rodzicami na barce, raz nawet samodzielnie wprowadziła barkę do portu Popowice.

Andrzej Sajnaga właściciel i prezes Zarządu firmy ASMET. Jest to jedno z największych w Polsce przedsiębiorstw branży metalowej. Gdy w 1986 r. wkroczył na drogę biznesu rozpoczynał niemal od zera. Dzisiaj kieruje

grupą przedsiębiorstw, w skład, której wchodzi ASMET Artykuły Metalowe Andrzej Sajnaga, ASMET SA oraz Fabryka Śrub BISPOL SA. Jest to grupa zatrudniająca ponad tysiąc pracowników o wysokich w branży kwalifikacjach. Andrzej Sajnaga to przedsiębiorca uhonorowany wieloma prestiżowymi wyróżnieniami. Najwyżej ceni sobie tytułu „Złotego inżyniera” roku 2004 i „Diamentowego” roku 2014.

Po tradycyjnym chrzcie „Ireny” licznie zebrani goście zeszli pod pokład barki, gdzie w ła-





downi wystąpili aktorzy Ekoteatru opolskiego. Deklamowali wiersze związane z wodą przeplatane wspomnieniami kapitanów zebranych w ramach projektu „Kapitańskie opowieści”. Starszy brat, twórca Bractwa Mokrego Pokładu Zbigniew Pribe przedstawił historię barki od chwili jej budowy na łące nad Brdą w rejonie Bydgoszczy do chwili zakupu przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki.

Senior Bractwa Mokrego Pokładu Jerzy Onderko odsłonił umieszczoną na burcie ładowni tablicę z logotypami 77 polskich i międzynarodowych przedsiębiorstw, mecenasów, którzy pomogli w remoncie i wyposażeniu barki. W międzyczasie wśród zebranych wędrowała tuba głosowa, do której wkładano dary dla ochrzczonej „Ireny”. W ładowni na śródokręciu zainstalowana była wystawa fotogramów z przebiegu prac remontowych barki. W paru słowach opowiedziała o tym kustosz Muzeum Odry Violetta Wrona-Gaj.

Przeszliśmy potem do ładowni dziobowej, gdzie z kolei prezentowana była wystawa „Dzieci Odry”. Tu prezes Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki Zbigniew Jarzębowski odsłonił tablicę z nazwiskami 75 wolontariuszy,



którzy pracowali przy remoncie i porządkowaniu barki. Po wystawie oprowadzał najpierw jej autor Janusz Fąfara, a o swoim życiu na barce opowiadali „dzieci Odry”: Danuta Fąfara i Ireneusz Hinze.

Na chrzcinach nie mogło zabraknąć tortu i wszelkiego rodzaju ciast, które zastaliśmy na stołach po powrocie do ładowni na śródokręciu. Tu już na luzie składano życzenia, uwagi co do dalszego urządzenia i wykorzystania pomieszczeń barki „Ireny”, która jako kolejny statek weszła do służby Muzeum Odry.



Rzeczna celebra

W nawiązaniu do uroczystości powtórnego nadania imienia „Irena” barce Ż- 2107 która odbyła się w piątek, 18 marca 2016 roku przy nabrzeżu bulwaru Wyspiańskiego chciałbym przybliżyć i przypomnieć genezę celebry nadania nazwy statkom lub jak kto woli chrztu statków.

Chrzest statku jest to uroczyste nadanie imienia lub nazwy jednostce pływającej przed wodowaniem i tradycyjnie związany jest z rozbiciem butelki szampana o burtę statku. Pierwsze wzmianki o uroczystym nadaniu imienia jednostce pływającej datowane są na rok 2100 p.n.e. i dotyczą ceremonii związanej z wodowaniem królewskiego statku na Nilu. Przez wiele lat tradycja ta miała charakter religijny gdyż człowiek zdany na łaskę żywiołu powierzał statek i związany z nim swój los bóstwu lub bogu.

Najbardziej krwawą ceremonię urządzali wikingowie swym „drakkarom” kiedy to podczas wodowania schodzący na wodę okręt łamał karki niewolnikom, którzy według wierzeń wikingów mieli w ten sposób przekazywać swą siłę stępce łodzi. Z czasem zastąpiono ten obyczaj innym polegającym na spuszczeniu „drakkaru” po pochylni, na której ustawiane były gliniane naczynia wypełnione krwią zwierzęcą.

Parę wieków później w Anglii chrztu morskiego dokonywał król lub wyznaczony przez niego wysoki urzędnik wznoszący toast winem w złotym lub srebrnym pucharze wyrzucanym następnie za burtę. W XVII wieku ze względów oszczędnościowych postanowiono rozbijać o dziób statku butelkę z winem. Wiek później zwyczaj ten przyjęli także Francuzi. W Stanach Zjednoczonych podczas prohibicji wino zastąpiono wodą, a po jej zakończeniu od 1933 roku zaczęto do tego celu używać szampana. Zwyczaj ten rozpowszechnił się na większość państw współczesnego świata.

Szczególne znaczenie podczas ceremonii chrztu statku ma matka chrzestna, czyli osoba nadająca podczas uroczystej ceremonii wodowania imię jednostce pływającej, a przewodniczenie tej uroczystości było szczególnym wyróżnieniem dla tych osób lub podkreśleniem ich szczególnej pozycji w społeczeństwie. Przywilej ten od XIX wieku zwykle przysługiwał kobietom. Wcześniej celebrowali tę uroczystość mężczyźni: kapłani, władcy państw, arystokraci i od tego czasu przyjęło się określenie matka

chrzestna statku. Później jednak zdarzały się również wyjątki, gdy statek lub okręt miał oboje rodziców chrzestnych lub tylko ojca chrzestnego. W międzywojennej Polsce stocznie nie zwołowały żadnego statku pełnomorskiego, jednak niektóre przejmowane od obcych armatorów jednostki miały swoją ceremonię chrztu.

Między innymi „Dar Pomorza” miał oboje rodziców chrzestnych, ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz żonę Ministra Rolnictwa i Dóbr Państwowych Marię Jantę Połczyńską. Matką chrzestną statku pasażerskiego „Batory” była Jadwiga Barthel. W PRL, gdy polskie stocznie wodowały bardzo dużo statków, to każde wodowanie bez wyjątku poprzedzone było uroczystym ceremoniałem nadania imienia. Matki chrzestne utrzymywały częsty kontakt ze swoimi statkami i załogami na nich pływającymi, uczestniczyły w wewnętrznych uroczystościach swoich chrześniaków i przysługiwał im również przywilej odbywania co jakiś czas darmowego rejsu na swoim statku. Zrzeszały się w kluby, stowarzyszenia, do których należały istniejące do dzisiaj: Klub Matek Chrzestnych Statków Armatorów Wybrzeża Gdańskiego, Klub Matek Chrzestnych Statków PŻM, jednak w tym zaszczytnym gremium niestety brakuje Klubu Matek Chrzestnych Statków Śródlądowych, a szkoda, gdyż uroczystych ceremonii nadania imienia statkom rzeczonym w okresie powojennym odbyło się naprawdę wiele

Po 1990 roku matkami chrzestnymi były tak znamienite osoby jak Jolanta Kwaśniewska, Hanna Gronkiewicz-Walz i Aleksandra Miller. Ceremonia chrztu polega na wypowiedzeniu w większości wypadków przez matkę chrzestną następujących słów:

„Płyni po morzach i oceanach, sław imię polskiego stoczniońca i marynarza, przynoś chwałę Rzeczypospolitej Polskiej. Nadaję ci imię...” i następnie na przecięciu przez nią linki podtrzymującej butelkę szampana, która siłą rozpędu rozbijała się o dziób statku.

Pośród licznych ceremonii nadania imienia statkom śródlądowym 27 czerwca 1948 roku odnotowano uroczystości w Państwowej Stoczni i Warsztatach Mechanicznych Wrocław Zacisze. Matką chrzestną największego w tym czasie statku pasażerskiego we Wrocławiu „Kinga” została pani Winnicka i wicewojewoda Kamiński, nadaniu imienia „Karpacz” holownikowi celebrowała pani Makowiecka.



Uroczystemu nadaniu barce Z-2107 2107 imienia „Irena” celebrowali: Danuta Leśniak Fąfara, długoletnia pracownica P.P. Żegluga na Odrze, nierozdzielnie związana przez większą część życia z Odrą oraz Andrzej Sajnaga – właściciel i prezes firmy Asmet z Piastowa pod Warszawą. Kwintesencją ceremonii były słowa:

Nadaję ci imię Irena, płyni po rzekach i kanałach Europy z misją ochrony dziedzictwa kultury technicznej.

Janusz Fąfara

Andrzej Sajnaga – „Diamantowy” ojciec chrzestny barki „Irena”

Droga dobrego biznesmena jest drogą twórczości. A twórczość jest dawaniem z siebie, wszystkiego, co najlepsze – taką jest dewiza Andrzeja Sajnagi, twórcy firmy „Asmet”. Rozszyfrowanie akronimu ASMET nie jest trudne: A jak Andrzej, S jak Sajnaga, Met jak metal. Andrzej Sajnaga, Prezes Zarządu firmy ASMET, jest członkiem zwyczajnym Akademii Inżynierskiej, w 2004 roku uhonorowanym tytułem „Złotego Inżyniera”, a w 2014 „diamantowego”, najwyższym honorowym wyróżnieniem „Przeglądu Technicznego” Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, laureatem też wielu innych prestiżowych w kręgu polskich przedsiębiorców wyróżnień. Jest postacią znaną i popularną w środowisku biznesowym, wśród przedsiębiorców, menedżerów, ale także uczonych, inżynierów i, oczywiście, wśród klientów swojego przedsiębiorstwa, jednego z największych w Polsce, oferującego kompleksową obsługę w zakresie dostaw elementów złącznych do budowy maszyn i urządzeń, dla budownictwa, energetyki, petrochemii, motoryzacji.

Andrzej Sajnaga kojarzony jest przede wszystkim z umiejętnością rzutkiego prowadze-

nia biznesu przy równoczesnym zachowaniu w swej działalności niezmiennych, najwyższych standardów etycznych. W jego pracy znajdujemy autentyczne dowody ludzkiej serdeczności, życzliwości, przyjaźni po prostu. W jego życiu wagę odgrywają nie werbalne deklaracje ale realne fakty.

Gdy w 1986 roku wkroczył na drogę biznesu dysponował dwoma silnymi atutami: dyplomem studiów inżynierskich (absolwent Wydziału Technologicznego Politechniki Warszawskiej) oraz długoletnim doświadczeniem zawodowym, jakie zdobył pełniąc różne stanowiska kierownicze w Zakładach Metalowych „Ursus” (m.in. kierując odlewnią zatrudniającą wówczas ponad 1000 osób). Problemem był kapitał. Andrzej Sajnaga miał wówczas w kieszeni jedynie 140 dolarów.

Rozpoczął skromnie, od rzemiosła w ramach spółdzielni DOMET, by bardzo szybko usamodzielnic się. Branża metalowa była tą, w której ASMET usiłował znaleźć dla siebie niszę. W obszarze tym inżynier Andrzej Sajnaga mógł wykorzystać twórczo swe umiejętności z dziedziny obróbki plastycznej materiałów.



Z początku działalność polegała na zakupie odkuwek śrub, walcowaniu gwintu i sprzedaży gotowych wyrobów, czyli śrub. Wkrótce powstał sklep, hurtownia, sieć sklepów, odlewnia, galwanizernia w końcu fabryka śrub. Firma otworzyła się też na rynki zagraniczne, zarówno na Wschodzie jak i na Zachodzie Europy, gdzie ASMET nawiązał ścisłą współpracę z firmą August Friedberg GmbH stając się jej wyłącznym przedstawicielem na Polskę. Mały warsztat produkujący śrubki przerodził się w grupę przedsiębiorstw, w skład której wchodzi dzisiaj: Asmet Artykuły Metalowe Andrzej Sajnaga, Asdmet SA oraz Fabryka Śrub Bispol SA. To grupa zatrudniająca dzisiaj kilkuset pracowników, o najwyższych w branży kwalifikacjach, zapewniająca byt ponad tysiącu osób.

U źródeł sukcesu Andrzeja Sajnagi legł nie tylko *pomysł i odwaga jego zrealizowania. Niezbędną była kompetencja, wytrwałość, solidność, odpowiedzialność, prawość, zaufanie i życzliwość. To elementy decydujące o miejscu firmy na euro-*

pejskich rynkach, podobnie jak kapitał ludzki, a ten Andrzej Sajnaga ceni sobie najwyższej.

Andrzej Sajnaga to przedsiębiorca wyjęty z kart powieści Juliusza Verne. Bohater pracy organicznej, pracy u podstaw, pielęgnujący najlepsze tradycje polskiego pozytywizmu. Jego życzliwość dla człowieka i model pracy, przedsiębiorstwa i biznesu jest mocno osadzony w świecie idei, etyki i najwyższych wartości naszej kultury. Nic dziwnego, że stanął w rzędzie mecenasów Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, w rzędzie tych wszystkich, którzy pokonywać chcą stojące przed Polską bariery wzrostu, w tym tę również, która wiąże się z poziomem kultury technicznej społeczeństwa, z potrzebą wychowania „dla przedsiębiorczości”, a na tej drodze czerpać musimy ze wszystkich rezerw, pielęgnować tradycję, kulturę, odwoływać ku istotnym elementom dziedzictwa, chronić zabytki – pomniki naszej polskiej tożsamości, kształcić młodzież, podnosić, że zabytek techniki może być wdzięcznym narzędziem służącym humanizacji ale i politechnizacji młodzieży,

Danuta Fąfara – Dziecko Odry, matka chrzestna „Ireny”

Urodziła się w Szczecinie, na postoiu barki Ż-6444 jako druga córka Państwa Floryn. Oboje rodzice pochodzili z szyperskich rodzin, mama z Murzynowa, tata – z Włocławka. O tym, jak jej życie wpisane było w rytm barkowych rejsów świadczy, że chrzczona była w Nowej Hucie. Tak się akurat złożyło, że tuż po narodzinach załadowano barkę w Szczecinie elementami urządzeń hutniczych dla Nowej Huty. Tam, po bardzo długim rejsie w czasie przedłużającego się postoiu spowodowanego kłopotami wyładunkowymi w miejscowym kościele została ochrzczona.

W pamięci Danusi utkwił obraz pomieszczeń na rufie barki, powstałej w przedwojennej

gdańskiej stoczni, kuchnia wyłożoną błękitnymi kafelkami (mini sypialnia urządzona w skrajnej części rufy z kojami przy burtach. Do dziś Danusia słyszy plusk wody za oszalowaną burtą. Pamięta lalki, ich stroje i wózki dla lalek które tata kupował podczas każdego rejsu do Niemiec. Pamięta również wyprawy z mamą do wiejskich sklepików w czasie postojów. Z sentymentem wspomina wspólne zabawy na przybrzeżnych nadodrzańskich łąkach ze Zbyszkciem, Irkiem, Elwirą i innymi rówieśnikami z sąsiednich barek.

Przerwy zimowe spędzała zazwyczaj u babci, w Murzynowie nad Wisłą, niejednokrotnie także na jej barce zimującej w którymś z warszawskich portów. Przygoda Danusi Fąfary z Odrą nieprzerwanie trwała do roku 1960, kiedy to w jej życiu rozpoczął się czas edukacji szkolnej. Zeszła z pokładu. W dorosłym życiu podobnie jak większość Dzieci Odry, pracowała w Żegludze na Odrze, dzisiaj spędza czas u boku kochającego męża, w gronie przyjaciół Bractwa Mokrego Pokładu, konfraterni kapitanów odrzańskich i reńskich, Fanklubu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i jedyne w Polsce Muzeum Odry, wyjątkowego, zasadzonego na zabytkowych statkach odrzańskich.



Muzeum Odry

Wrocławskie Muzeum Odry to jedyne w Polsce i wyjątkowe muzeum żeglugi śródlądowej w Europie. Unikatowe lokalizacją – na zabytkowych statkach odrzańskich i unikatowe formułą. To nie tylko sanktuarium zabytków, to nie tylko platforma działań oświatowo-edukacyjnych, różnych imprez. To przede wszystkim muzeum bezustannej społecznej debaty o kondycji i miejscu Odry w strukturze gospodarczej i transportowej Polski, w życiu społecznym i w kulturze, stale upominające się o odbudowę żeglugi towarowej, podnoszące postulat umiędzynarodowienia Odrzańskiej Drogi Wodnej, budowy kanału Odra – Dunaj. To muzeum zwracające uwagę na potrzebę zwrotu miast nadodrzańskich ku rzece, ku rzece jako czynnikowi kulturotwórczym i rezerwie wzrostu gospodarczego, społecznego, kulturowego Polski i Europy.

Muzeum Odry oparto nie na szacownej budowli lądowej lecz na zabytkowych statkach, materialnych dokumentach dziedzictwa odrzańskiego, stalowych świadkach dni gdy Odra tętniła życiem, na statkach stale przypominających, że rzeka może być przyjacielem, ale i wrogiem, że przyjaźń wymaga troski i odpowiedzialności, że budowa „nowego” dokonywać się musi na gruncie kultury. Najlepiej tę prawdę wyraża Odra, rzeka, która pracą człowieka z rzeki tworzącej natury przrósła w rzekę kultury, dzisiaj zaniedbaną, ale wciąż o ogromnym potencjale, wzywającą do czynu.

Muzeum Odry zasadzono na holowniku parowym „Nadbor”, ostatnim śródlądowym statku parowym w Polsce, który utrzymał kotłownię i maszynownię z pełnym wyposażeniem i z sercem – trzycylindrowym, stojącym silnikiem parowym o mocy 250 KM. „Nadbor” powstał w Holandii, a jego przybycie do Polski latem 1949 r., wraz z 12 bliźniaczymi jednostkami – „małymi Holendrami” i ośmioma „dużymi” klasy „Jarowid” otworzyło prawdziwie polski rozdział żeglugi odrzańskiej. Od 1998 pełni rolę statku – muzeum, statku – laboratorium, statku – szkoły.

Muzeum Odry to również dźwig pływający „Wróblin” powstały w 1939 r. w Fürstenbergu, jedyny już śródlądowy dźwig pływający w Polsce, który utrzymał sprawny silownię energetyczną i maszynownię dźwigu, z oryginalnym i kompletnym wyposażeniem, który odbudowany siłami studentów Politechniki Wrocławskiej mieści dzisiaj lektorium i klub

Bractwa Mokrego Pokładu. Na jego pokładzie prowadzone są warsztaty i lekcje muzealne, kursy motorowodne, spotkania wrocławskiego Yacht Klubu, wystawy i różne prezentacje multimedialne.

Muzeum Odry to od dzisiaj także barka towarowa typu noteckiego, w 1936 zbudowana nad Brdą w Bydgoszczy przez Saturnina Marzatkę, do 1980 pływająca po Brdzie, Kanale Bydgoskim, Warcie, Odrze, w 2003 przejęta przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki, w latach 2014-2015 odbudowana z pomocą Gminy Wrocław i znaczącym wsparciem ze strony ok. 70 przedsiębiorstw działających na terenie całego kraju, od Wrocławia i Dolnego Śląska po Mazowsze i od Pomorza po Podkarpacie. Od dzisiaj „Irena” pełnić będzie rolę Odrzańskiego Centrum Kultury i podstawowego członu platformy oświatowo-edukacyjnej Muzeum Odry, centrum interpretacji dziedzictwa kultury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej. Z początkiem czerwca „Irena” popłynie do Koźła, o sprawę Odry upominając się w Oławie, Brzegu, Dobrzenu, Opolu, Krapkowicach, Zdzeszowicach, Koźlu, podnosząc walory dziedzictwa Odrzańskiej Drogi Wodnej dla nas, współczesnych. Jej pokład stanie się widowną wystawą, prezentacją, spotkań i dyskusji, warsztatów i lekcji muzealnych, publicznych debat, koncertów muzycznych i teatralnych przedstawień, w roku, w którym Wrocław pełni rolę Europejskiej Stolicy Kultury, otwierając drogę mobilnemu Muzeum Odry. Wierzmy, że trafi ono także na europejskie szlaki wodne, że znajdziemy partnerów przywrócenia życia siłowni parowej „Nadbora”, że „Nadbor” uda się w sentymentalną podróż do Gorinchem i Rotterdamu. Śni się nam rejs, szlakiem, którym w 1949 r. „holendry” na Odrę przybyły. Pod hasłem „Europa ponad rzekami” wyruszymy z programem promocji dziedzictwa Odry, rzek i kanałów Europy, dziedzictwa kultury technicznej Polski. W dniach rejsu w logo wyprawy wpisujemy bociana, znak wędrownika do gniazda ptaka, dla którego rzeki nie stanowią granic.

Wierzmy, że wrocławianie pokochają nasze statki, że staną się one kolejną ikoną naszego miasta, a stanowisko cumownicze Muzeum Odry jeszcze jednym mitycznym miejscem Wrocławia. Wierzmy, że w strategii polityki odrzańskiej Wrocławia Muzeum Odry zyska godne miejsce, tak jak godne miejsce należy się Odrze.

Jerzy Kułtuniak – Honorowy Przewodniczący Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

Na XVIII Walnym Zgromadzeniu Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki prowadzonym w dniu chrzcin barki „Irena”, członkowie Rady minutą ciszy uczcili pamięć ś.p. Prof. dr hab. inż. Jana Kmity, jednego z założycieli Fundacji, pierwszego przewodniczącego Rady Fundacji, a następnie jej Honorowego Przewodniczącego, człowieka wielkiego serca, Rektora Politechniki Wrocławskiej, uczonego i inżyniera, którego dziełem pozostaje m.in. wrocławski most Pokoju, most o unikatowej konstrukcji.

Rada Fundacji przyjęła rezygnację Jerzego Kułtuniaka z pracy w Radzie, jednomyślnie podejmując przy tym uchwałę o nadaniu mu godności Honorowego Przewodniczącego Rady Fundacji.

Jerzy Kułtuniak, liczący dzisiaj 85 lat, z wykształcenia mgr filologii polskiej, z zawodu publicysta i redaktor, współzałożyciel Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, przez kilka lat członek Zarządu Fundacji, problemomk rzek, w szczególności Odry, ich funkcji żeglugowych, gospodarczych, turystycznych, walorami przyrodniczymi, dziedzictwem kulturowym i cywilizacyjnym, zainteresowany jest od ponad pół wieku. Dowodzą tego setki artykułów, współautorstwo książek, organizacja wielu konferencji, w tym także międzynarodowych, poświęconych tym zagadnieniom. Uczestniczył w pracach wielu specjalistycznych gremiów, działających m.in. w ramach Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich, Instytutu Zachodniego w Poznaniu, Instytutu Śląskiego w Opolu, Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, a zajmujących się problemami Odry.

Z ramienia FOMT od ponad 20 lat bierze udział w ogólnokrajowych Konferencjach Muzealnictwa Morskiego i Riecznego, prezentując w referatach problematykę Odry, podobnie na

międzynarodowych sympozjach prowadzonych przez Uniwersytet Viadrina we Frankfurcie n/Odrą, Uniwersytet w Ostrawie. Był też jednym z uczestników międzynarodowej konferencji w Berlinie („Projekt ueber Fluesse”).

Redaktor Jerzy Kułtuniak jest autorem koncepcji i redaktorem naukowym unikatowej serii edytorskiej ukazującej się w latach 1992-2002 pt. „Rzeki.Kultura-Cywilizacja Historia”. W wydanych 11 tomach opublikowało swoje prace ponad 90 autorów z 16 ośrodków akademickich z całego kraju, prezentujących około 20 dyscyplin wiedzy. Seria ta, wyjątkowa w skali Europy, do dziś jest licznie cytowana w publikacjach naukowych.

Red. Jerzy Kułtuniak jest także autorem koncepcji Przestrzennego Muzeum Odry, zasadzonego na placówkach mnuzealnictwa odrzańskiego, od Raciborza po Szczecin, jako swoistej opowieści o przeszłości i teraźniejszości Odry, którego wiodącym ogniwem jest wrocławskie Muzeum Odry, powstałe w ramach FOMT.

Wszystkie te przedsięwzięcia – w zamyśle Jerzego Kułtuniaka – mają służyć upominaniu się o rzeki, ze szczególnym uwzględnieniem Odry, o ich właściwe wykorzystanie w żegludze, gospodarce, przestrzeni publicznej. Mają też sprzyjać kształtowaniu się przyjaznej rzekom infrastruktury społecznej.

W ponad 20-letnich dziejach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, powstałej w 1992, zarejestrowanej w 1993 r. odegrał rolę znaczącą, swą wybitną osobowością, doświadczeniem, wiedzą i kulturą kształtując jej formułę i styl działania. Wciąż pozostaje czynnym w pracach Fundacji, pełen pomysłów, ku jego doświadczeniu i odrzańskiemu dziełu bezustannie się odwołujemy, stale pamiętając o jego autorskiej koncepcji Przestrzennego Muzeum Odry.

Bydgoskie wspomnienie o barce IRENA

W 20-leciu międzywojennym kilku bydgoskich szyprów w ramach modernizacji taboru, oraz w wyniku uzyskanych korzyści materialnych, będących efektem prowadzenia działalności związanej z śródlądowym transportem wodnym, postanowiło wzbogacić swoją flotę inwestując w budowę nowych barek. Posta-

wili na barki typu Gross-Finow- Masskhan - „finowka duża”. Realizacja inwestycji skutkowała pojawieniem się piętnastu nowych barek. Zamówienia składano w różnych stoczniach. Najwięcej, bo aż sześć zrealizowała gdańska stocznia A.W. Wojan -Schiffswerft und Reederei, Danzig-Troyl, stąd nazwa „wojanówki”.

Cztery kolejne były dziełem bydgoskich stoczní. Dwie zbudowała stocznia Willi Gannott. Warsztaty budowy statków wodnych - Schiffswerft, Bydgoszcz ul. Toruńska 54, jedną Stocznia i Fabryka Maszyn Lloyd Bydgoski w Kapuściskach Małych. Budowy ostatniej „finówki” podjęła się Stocznia Warsztaty Budowy Statków Wodnych Bronisław Czarra, Bydgoszcz, ul. Ludwikowo 42 a. Natomiast cztery „finówki duże”, zwane Hack-khan wyszły ze Stoczni Recznej Fabiana Macierzyńskiego w Nakle nad Notecią.

Jedynym szyprem, który nie skorzystał z możliwości budowy barki w stoczni z prawdziwego zdarzenia, z profesjonalnego warsztatu budowy statków był Serafin Marzątko. Chociaż miał do dyspozycji dwie znajdujące się w pobliżu stocznie, swoją barkę postanowił zbudować własnym sumptem na łące. Wspomniane stocznie to oddalona o niespełna 500 m. stocznia Willi Ganotta, oraz stocznia i Fabryka Maszyn Lloyda Bydgoskiego, od której miejsce budowy dzieliło zaledwie 1300 m. Inwestor nowo budowanej barki na plac budowy wybrał teren położony na lewym brzegu rzeki na kilometrze 6,8. (dziś są to tereny przylegające do bydgoskiego Karto-dromu). Budując barkę Serafin Marzątko korzystał z pomocy zaledwie dwóch pracowników. Ci sami ludzie brali udział i pomagali przy wodowaniu barki. Ze względu na brak slipu poldgało ono na zsunieciu gotowego kadłuba po drewnianych palach do rzeki.

Barkę, której budowę realizowano w latach 1936/37 nazwano IRENA. Trudno dziś ustalić na czyją cześć nadano jej to imię. W 1951 roku barkę upaństwowiono zmieniając jej nazwę na Ż- 2099. W 1955 roku, kiedy na mocy dekretu z dnia 2 lutego 1955 r., barka bez prawa do odszkodowania przeszła na własność państwa, otrzymała numer Ż-2107.

IRENA była jednostką konstrukcji stalowej, krytą o nośności 271 ton i wymiarach L-41,78; B-4,77; H-1,94 m. Nie sposób dziś ustalić jaki był powód budowania barki na lądzie, własnymi siłami. Być może, przyczyną podjęcia takiej decyzji były czynniki związane z kondycją finansową, względnie pewna odmienność jaka cechowała jej właściciela. Szyper IRENY wśród kolegów po fachu postrzegany był jako człowiek tajemniczy, niezrozumiały, dziwny. Według ich oceny, jednym z przykładów tej odmienności były praktyki związane ze spirytualizmem. Prawdopodobnie seanse odbywały się również w kajucie. Stąd wziął się przydomek „Duch”. Drugim przykładem mającym wpływ

na ocenę cech charakteru szypra, był wybór czworonożnego przyjaciela domu, którym był tresowany szczur. Wywołany po imieniu przez swego pana gryzoń, wychodząc z ukrycia bezpośrednio kierował się w stronę naczynia, w którym czekał na niego wcześniej przygotowany posiłek.

Wracając do barki, bez odpowiedzi pozostaje pytanie czy budowa barki przebiegała pod odpowiednim nadzorem technicznym, oraz zgodnie z fachowo sporządzoną dokumentacją. Błędy konstrukcyjne, uproszczone, mało opływowy kształt kadłuba były powodem trudności eksploatacyjnych. Również sylwetka barki znacznie różniła się od jednostek zaliczanych do kategorii „finówka duża”.

Na śródlądziu funkcjonował niepisany podział na barki, które holuje się lekko i na barki, które holuje się ciężko. IRENĘ ze względu na to, że zaraz po ustaniu holowania i zwolnieniu holu zatrzymywała się, zaliczano do drugiego grona. W slangu żeglugowym ciężko holujące się barki określano mianem „kotwica”.

Jako przykład świadczący o trudnościach eksploatacyjnych może posłużyć wspomnienie rejsu z Bydgoszczy do Łabiszyna z 1971 r., za holownikiem CERTA, ex.CZERWIŃSK, ex.IRMTRAUT. Problemy zaczęły się na pierwszej służbie Górno-noteckiej Drogi Wodnej - Lisi Ogon. Załadowana mąką „dopasowana” do gabarytów słuzy barka 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.

W połowie lat 60. prawowity właściciel barki udając się na emeryturę, podobnie jak wielu innych właścicieli barek zmuszony był opuścić swój dom na wodzie. Po ojcu pałeczkę przejął syn Bogumił, który przez kilka kolejnych lat, kontynuując tradycję rodzinne pływał na IRENIE. Następnie szyper Marzątko - junior po zmustrowaniu i opuszczeniu ojcowizny, zatrudnił się w Żegludze Gdańskiej. Między innymi, pływał na promie obsługującym przeprawę międzybrzegową w Świbnie. W latach 70. przez kilka sezonów szefem na Ż - 2107 był szyper Kazimierz Mańkowski.

W połowie lat 80. ubiegłego stulecia, wycofana z eksploatacji IRENA po remoncie związanym z przebudową, została zaadaptowana jako baza - pływający warsztat, dla jednostek Żeglugi Bydgoskiej, operujących w rejonie portów

Szczecin - Świnoujście. Cumowała na rzece Par-nica przy Bulwarze Śląskim w pobliżu Mostu Portowego. Następnie w wyniku reorganizacji związanych z zamiarem likwidacji ekspozytury, oczekiwała na dalszy swój los. W 2003 r. barką zainteresowała się Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, która z możliwością pozyskania i uratowania jednostki podzieliła się z Bractwem Mokrego Pokładu. W wyniku podjętych przez prof. Stanisława Januszewskiego starań i życzliwości Prezesa Żeglugi Bydgoskiej Edwarda Ossowskiego, nowym armatorem barki została Fundacja Otwartego Muzeum Techniki.

Barcę z Regalicy przeprowadzono do Stoczni Porta Odra, gdzie po wyslipowaniu dokonano wstępnych oględzin i naprawy podwodnej części kadłuba. Wykonano również prace porządkowe związane z demontażem szalunków i oczyszczeniem jednostki ze zbędnego osprzętu. Z początkiem grudnia 2004 r. roku barkę przenie-szczono do Wrocławia.

Zacumowana w górnym awanporcie służby Szczytniki, przy burcie HP NADBÓR i DP

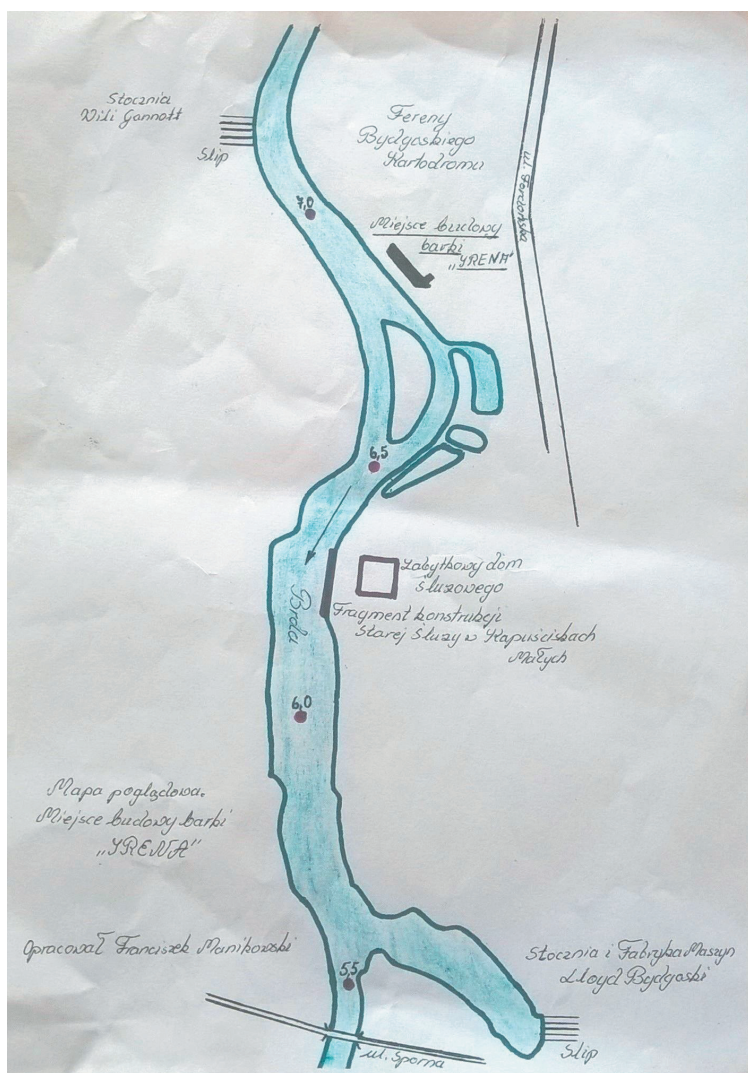
WRÓBLIN cierpliwie czekała na lepsze czasy. Pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego stała się warsztatem pracy studentów słuchających na statkach Muzeum Odry jego wykładów. Na barce pracowali, zabezpieczając ją antykorozyjnie. Wreszcie, po dziesięciu latach dzięki staraniom Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, pomocy Gminy Wrocław i Prezydenta m. Wrocławia, z pomocą ponad 70 polskich przedsiębiorstw barka po remoncie i adaptacji do nowych, muzealnych już zadań, powróciła do eksploatacji, co też kojarzyć będziemy z dniem jej powtórnego chrztu, odrodziła się bowiem jak Feniks z popiołów, wysiłkiem Fundacji, jej wolontariatu i Bractwa Mokrego Pokładu.

Słowa uznania dla prof. Stanisława Januszewskiego, którego charyzma pozyskała dzieło odbudowy barki wielu mecenasów, bez których udziału wysiłek wolontariatu Fundacji i zaangażowanie Bractwa Mokrego Pokładu, nie byłby uwieńczony sukcesem, tym większym, że już wkrótce dzięki pomocy Ministra Kultury i

Dziedzictwa Narodowego barka zyska wyposażenie multimedialne i ruszy w dziewiczy, muzealny rejs do Koźła, z misją promocji dziedzictwa Odrzańskiej Drogi Wodnej, upominając się o nowe życie dla Odry, wielkiej europejskiej drogi wodnej.

Słowa uznania należą się zarządowi Fundacji i wielu weteranom żeglugi odrzańskiej, kolegom, przyjaciołom i braciom w Bractwie, za przywrócenie barce jej dawnej nazwy oraz za troskę, zaangażowanie i staranność w działaniach związanych z przywróceniem jej dawnej świetności. Oby dzięki ich zaangażowaniu IRENA służyła jeszcze przez długie lata, będąc zarazem świadectwem, przypominającym następnym pokoleniom o czasach świetności Polskiej Żeglugi Śródlądowej minionego stulecia, wzywającym do odbudowy żeglugi towarowej na Odrze i polskich drogach śródlądowych, za prof. Stanisławem Januszewskim postrzeganej w kategoriach wielkiego narodowego zadania.

Franciszek Manikowski
Bydgoszcz, 18 marca 2016



Ojcowie barki „Irena”

Przybliżyamy sylwetki kilku osób, którym zabytkowa barka „Irena” zawdzięcza swoje drugie życie. Wybraliśmy ich z długiej listy, obejmującej 75 nazwisk, uwiecznionych na pamiątkowej tablicy Wolontariuszy, którzy w latach 2014-2016 wnieśli znaczący wkład w rewitalizację barki.

Stanisław Januszewski – Spiritus movens Muzeum Odry

Jego zaangażowaniu i kompetencji zawdzięczamy utrzymanie ostatniego już w Polsce holownika parowego „Nadbor”, dźwigu pływającego „Wróblin”, odbudowę barki Ż-2107 „Irena”. Stanisław Januszewski, emerytowany profesor nadzwyczajny Politechniki Wrocławskiej, to pionier ochrony zabytków przemysłu i techniki Dolnego Śląska, pomysłodawca Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i jeden z jej w 1992 r. założycieli, obok ś.p. prof. Jana Kmity, ś.p. inżyniera Zenona Wysłoucha, red. Jerzego Kułuniaka, od dzisiaj Honorowego Przewodniczącego Rady Fundacji. To jeden z czołowych historyków techniki Polski, autor unikatowej, nowoczesnej koncepcji Otwartego, przestrzennego Muzeum Techniki, autor ponad 300 publikacji naukowych, także obcojęzycznych, w tym 10 książek, redaktor i wydawca ponad 60 książek z zakresu historii techniki i ochrony zabytków techniki, twórca wydawnictwa Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Pod jego ręką na statkach Muzeum Odry z historią techniki i ochroną zabytków przemysłu spotkało się ponad 1000 studentów Politechniki Wrocławskiej, nie słuchających tylko wykładu ale i pracą rąk wnoszących wkład w ratowanie zabytkowych statków. Jego autorskie Studium Archeologii Przemysłowej, prowadzone na obszarach postindustrialnych Polski, Austrii, Czech, Francji Niemiec, Rosji, jedyne tego typu w Europie, ukończyło ponad 70 absolwentów, pracujących dzisiaj w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w instytucjach państwowej Służby Ochrony Zabytków, w muzeach techniki Polski. Od 2011 na statkach Muzeum Odry prowadzi Dolnośląską Akademię Lotniczą, integrującą historyków lotnictwa regionu.

Swoje doświadczenie na polu ochrony zabytków techniki pogłębiał na stażach prowadzonych we Francji, w Belgii, w Niemczech i w Rosji, dzielił się nim i dzieli nadal od czasu

do czasu wykładając w paryskiej Ecole Normale, na Uniwersytecie i Politechnice w belgijskim Mons, w monachijskim Deutsches Museum, w Instytucie Historii Nauk Przyrodniczych i Techniki Akademii Nauk Rosji. Prowadził międzynarodowe ekspedycje na wyspy Archipelagu Sołowieckiego, szkolił pracowników Muzeum Sołowieckiego w przedmiocie ochrony zabytków przemysłu i techniki.

Za pracę na rzecz odbudowy żeglugi odrzańskiej, kultywowania jej tradycji, stworzenie wyjątkowego w Polsce Muzeum Odry wyróżniono go Nagrodą Przyjaznego Brzegu, za dorobek na polu historii lotnictwa polskiego najwyższym honorowym wyróżnieniem „Błękitnymi Skrzydłami 2012”, Złotą Lotką Klubu Lotników Loteczka, zasadzeniem dębu w Aleji Chwały Lotnictwa Polskiego w Orlim Gnieździe, Złotą Odznaką Zasłużonego dla woj. dolnośląskiego, honorową odznaką Zasłużonego Działacza Kultury, nadaną mu przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Stworzył unikatowe, o wyjątkowej formule Muzeum Odry, muzeum bezustannej społecznej debaty o kondycji polskich dróg śródlądowych, o kulturze akwaticznej Polski, o miejscu rzeki w mieście, muzeum integrującego i aktywizującego weteranów żeglugi odrzańskiej, młodzież. Jego charyzma sprawia, że wokół Fundacji skupiono spore grono wolontariatu, że Muzeum Odry zyskało wielu mecenasów i przyjaciół, którzy przy nim znajdują również miejsce rozwijania własnych pasji i zainteresowań.

Zbigniew Priebe

W roku 2003 jeden z założycieli, obok ś.p. kpt. Kosickiego, Bractwa Mokrego Pokładu Zbigniew Priebe urodził w 1938 roku w Bydgoszczy. W wieku 15 lat wyjechał do Wrocławia, aby rozpocząć naukę w Technikum Żeglugi Śródlądowej na Wydziale Nawigacyjnym. Po zakończeniu nauki w 1957 roku podjął pracę w Żegludze Bydgoskiej na Wiśle gdzie pływał na holowniku „Góral”. Ilata 1959 - 1961 to okres służby wojskowej w Marynarce Wojennej w ratownictwie okrętowym (ekipy nurków badały części podwodne okrętów w Gdyni i na Helu). W 1962 roku powrócił do Wrocławia, i jako bosman pływał na holowniku motorowym „Sobiesław”. Potem krótko pracował w biurze w Żegludze oraz jako nauczyciel w TŻS. Lata

1965 - 1975 to praca w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu. Następnym miejscem pracy było przedsiębiorstwo Naviga (lata 1975 - 1979). W czasie pracy w Navidze Zbigniew Priebe spędził 2 lata na kontrakcie w Czechach gdzie polskie przedsiębiorstwa hydrotechniczne modernizowały drogi wodne oraz remontowały śluzy i jazy. W latach 1980 - 1990 był szefem przewozów zagranicznych w Żegludze na Odrze, a od 1991 - 2001 był współwłaścicielem firmy spedycyjno - handlowej „Holtrans” skąd odszedł na emeryturę.

kpt. Tadeusz Sobiegraj

Od 2015 r. przewodzi pracom Bractwa Mokrego Pokadu. Urodził się w 1945 r. w Landstuhlu w Niemczech, już po zakończeniu II wojny światowej, co było wynikiem przebywania jego rodziców na robotach przymusowych. Maturę w Technikum Żeglugi Śródlądowej zdał w 1965 r. i w kolejnych latach pływał na jednostkach Żeglugi na Odrze (holownik „Władysław”, BM-ki, Tur 19, Tur 21, 46 i inne), również za granicę, aż do przejścia na emeryturę.

kpt. Władysław Stypczyński

W żegludze od 1952 r., początkowo na barce, potem otrzymał przydział jako bosman na holownik „Zielona Góra”. W 1954 r. został sternikiem na dużym holendrze – „Swarożycu”. Następnie na 2 lata pożegnał się z żeglugą, służąc w wojsku w artylerii jako radiotelegrafista. Po powrocie przydzielony jako sternik na holownik „Kędzierzyn”, na którym pływał do 1958 r. Zaliczał rejsy zagraniczne – pierwszy w 1963 r. Był pierwszym z polskich kapitanów, który zdobył patent na całą rzekę Ren – od Bazylei aż do morza. Pływał jako kapitan na „Małgorzacie Fornalskiej” i „Karkonoszach” oraz wielu innych jednostkach. W latach 1990-1997 pracował w Berlinie. W 1997 przeszedł na emeryturę. W 1998 powrócił jednak do żeglugi i ponownie pływał na Renie – na tankowcach.

kpt. Mieczysław Balcerkiewicz

Urodzony w 1947 r., absolwent Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Pływanie rozpoczął w 1965 r. na statku pasażerskim Goplana. Później pływał na BMkach i pchaczach (Tur). W 1973 r. przeszedł do PBH Odra-2. Pływał na holownikach Giewont i Kmicic, by w 1974 r. przejść na D/P Wróblin, na którym pracował do 1991. Na emeryturę przeszedł

w 2001 r. i od tego czasu jest pracownikiem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki przy Muzeum Odry we Wrocławiu.

kpt. Janusz Fąfara

Jako młody chłopak wychował się w dość tradycyjnej w swych zasadach rodzinie górniczej w małej miejscowości na południu Polski. Dzięki „Morskiej soli” Żdanowa z 1955 r., którą znał niemal na pamięć, postanowił zdawać do Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Darłowie, ale na wszelki wypadek złożył również dokumenty do jedynej po darłowskiej szkole średniej kształcącej w zawodzie marynarza. Niestety, z „rybaki” nie otrzymał żadnej odpowiedzi a z T.Ż.Ś. tak i po pomyślnie zdanych egzaminach rozpoczął kształcenie w zawodzie marynarza – niestety nie morskiego lecz śródlądowego. W roku 1969 ukończył Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i wybrawszy armatora P.P. Żegluga na Odrze przydzielony został do załogi Bizona 9, jednej z dwu pierwszych nowych jednostek z serii Bizon II w żegludze wrocławskiej. Po 2 latach służby wojskowej powrócił do pływania, najpierw na Turze, później na barkach motorowych, w tak bardzo upragnionych relacjach zagranicznych, no i z biegiem czasu w końcu nadeszła pora aby objąć kapitaństwo Pierwszą jednostką którą dowodził była BM-5058, później BM-5021, kilka Turów i ostatnia jednostka BM-5136 (pełna klasa). W międzyczasie pracował również z młodzieżą przekazując jej swą wiedzę jako bosman na statku szkolnym „Westerplatte” i jako sternik na „Młodej Gwardii”. W późniejszych latach pracował jako dyspozytor w dziale „Ruchu w Porcie” i następnie - co było w pewnym sensie nobilitacją w dziale „Centralna Dyspozycja” odpowiedzialnym za logistykę całej odrzańskiej floty od Gliwic po Świnoujście. Na emeryturze od 2012 r. Obecnie kpt. Fąfara zajmuje się zbieraniem wszelkich archiwaliów tematycznie związanych z żeglugą odrzańską i rzeką Odrą, w tym dokumentów, kart pocztowych z motywem żeglugowym, starych fotografii, filmów i relacji dotyczących żeglugi odrzańskiej i jej pomników.

kpt. Wojciech Kato

W roku 1961 przyjechał do Wrocławia na egzaminy do Technikum gdzie rozpoczął naukę i z tym miastem związany jest do dziś. Jwego rodzina pochodzi z Rzeszowa. Z tych lat bardzo dobrze wspomina ś.p. Mariana Szwarca

– wspaniałego znawcę zawodu i autorytet. W 1966 skończył Technikum Żeglugi Śródlądowej i rozpoczął pracę jako asystent nawigatora. W 1967 został sternikiem a rok później – kapitanem. Pierwszy rejs odbył barką motorową z Wrocławia do Gliwic. W październiku roku 1970 odbył pierwszy zagraniczny rejs do Holandii. W tym czasie brak było dobrych map, jakiegokolwiek nawigacji, wszyscy musieli sami sobie radzić. W kolejnych latach wielokrotnie pływał po Renie i Łabie. Do kraju wrócił w roku 1977 i pływał w rejonie Szczecina na pchaczach.

kpt. Stanisław Kwiecień

Absolwent Technikum Żeglugi Śródlądowej, z żeglugą związany przez 47 lat plus 5 lat szkoły, łącznie więc przez ponad pół wieku. W roku 1968 roku ukończył technikum i pojechał do Kędzierzyna Koźła do pracy. Od 1971 roku pracownik stoczni, jako inspektor ds. remontów. Od 1976 roku ponownie w żegludze jako mechanik i kapitan – mechanik na pchaczach typu Bizon i Muflon. Po studiach na Uniwersytecie Wrocławskim rozpoczął karierę urzędniczą, początkowo jako kierownik hotelu Żeglarz. W latach 80. nauczyciel ekonomiki przedsiębiorstw żeglugowych w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Po przełomie, w roku 1990 pracował chwilę w polskiej żegludze (początkowo na BM-5521 z kpt. Edwardem Kordiaszem, a po jego odejściu na emeryturę z kpt. Bronisławem Kotwickim. W roku 2000 rozpoczął pracę na kanałach i rzekach Niemiec, zwalniając się z „Żeglugi na Odrze”. Po zdobyciu patentu reńskiego, uprawnień żeglugowych na rzekę Łabę, niemieckie kanały, uprawnień na radio, radar i ADN – objął stanowisko kapitana na tankowcu Eiltank – 44 w luksemburskiej firmie. Na emeryturze od 2015 r.

kpt. Jurek Onderko

Kapitan Onderko urodził się w 1932 roku w Warszawie. swoje życie związał bezpowrotnie z żeglugą śródlądową w roku 1948, kiedy rozpoczął naukę w Państwowej Szkole Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, idąc za przykładem starszego brata. Po odbyciu praktyk w latach 50. kapitan rozpoczął pracę w żegludze śródlądowej na Odrze, z którą to rzeką związał się na całe życie. Kolejno pływał na holownikach parowych: Ściborze, Kupale, Gubinie. Rok 1955 związany był z pracą na statku pasażerskim „Żeromski”. Na początku lat 60. kpt. Onderko otrzymuje patent mechanika, by w kolejnych

latach pływać na „Dobrosławie”, pasażerkach „22 lipca” oraz „Driadzie”, a następnie na BM 500 i pchaczu typu Tur. Od 1965 r. pracownik Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej na stanowisku inspektora nadzoru bezpieczeństwa pod kierownictwem komandora Mieczysława Wróblewskiego. Zaocznie kończy w tym czasie, zmotywowany przez komandora, Technikum Żeglugi Śródlądowej, stając się dwukrotnym absolwentem tej szkoły. W Inspektoracie zdobywa doświadczenie z zakresu pracy administracyjnej, uczestniczy w rozpatrywaniu wypadków żeglugowych, tworzy przepisy i doskonali znakowanie dróg wodnych. To go skłania do podjęcia pracy w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej – kolejno zajmuje stanowiska inspektora ds. nurtu oraz głównego specjalisty ds. żeglugowych nurtowych.

Jerzy Piniewski

Najmłodsze lata spędził na Białorusi, bo tam się urodził w rejonie Nowogródka. Dopiero w 1958 r. w ramach repatriacji przeniósł się z rodzicami do Czerniawy Zdroju. Nie myślał o pływaniu na statkach, czy to na morzu czy też na śródlądziu. Zamierzał podjąć naukę w Technikum Budowy Silników. Słuchając radia zapisał sobie adres Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i tam właśnie w 1959 r. wysłał swoje papiery. Egzaminy poszły w miarę dobrze, choć nie obeszło się bez problemów z językiem polskim, ale tróję dostał. Tak na pięć lat związał się z TŻŚ przy Brucknera 10 we Wrocławiu w klasie nawigacyjnej, której wychowawcą była Helena Krutul-Węgrzyńska.

Zaraz po szkole zgłosił się ze skierowaniem do pracy w Państwowym Przedsiębiorstwie Żegluga na Odrze. Był rok 1964, do eksploatacji wchodziły zestawy pchane typu Tur. Na pchacza z numerem 10 pod dowództwem kapitana Bronisława Schmita trafił najpierw za asystenta nawigacyjnego a na koniec sternika. W 1966 r. z wynikiem pozytywnym zdał egzamin na patent porucznika żeglugi śródlądowej. Upoważniał on już do prowadzenia zestawów pchanych. W ŻnO zakładowa organizacja Związku Młodzieży Socjalistycznej tworzyła tzw. załogi młodzieżowe. Taką właśnie załogę utworzyli z Władkiem Mendiagralem. Początkowo niejasną była kwestia kto będzie kierownikiem statku. To był Tur-26. Władek nie bardzo chciał dowodzić, bo pływał na statku pasażerskim i nie miał doświadczenia z prowadzeniem

zestawu pchanego. Ustalili jednak, że kierownikiem zestawu będzie Władek, bo on o rok wcześniej ukończył TŻŚ. Załóg młodzieżowych przybywało, bo były to lata dynamicznego rozwoju żeglugi śródlądowej. Budowane były barki motorowe, zestawy pchane typu Tur, potem Bizon. Oczywiście między załogami młodzieżowymi trwało współzawodnictwo kto więcej przewiezie ładunków. Tur-26 był zawsze w czołowie.

W 1968 r. uzyskał uprawnienia kapitańskie i został kierownikiem Tura-38. Były potem inne statki i tak Jurek „orał” Odrę od Gliwic do Szczecina i z powrotem do 1981 r. W międzyczasie zrobił uprawnienia mechanika i mógł również obsługiwać siłownię na statku. Został wytypowany do pływania za granicę, na wody Zachodniej Europy. Wcześniej nie mógł otrzymać dokumentów uprawniających do takiego pływania, bo był politycznie niepewnym repatriantem. Sytuacja polityczna w kraju zmieniała się na tyle, że Jerzy mógł już przekraczać granice Polski. Trafił na BM-kę, gdzie mechanikiem był Zygmunt Kurza. Miał on uprawnienia do prowadzenia jednostek na terenie Niemiec, po kanałach i Łabie. Jurek takich uprawnień nie posiadał, formalnie był na barce mechanikiem, funkcję kapitana pełnił Zygmunt. W praktyce było całkiem odwrotnie. Pływali tak przez jeden sezon. Bo płynąc w grudniu w górę Odry zastał ich mróz i musieli na zimę zostawić barkę w Cigacicach. Na wiosnę w części podwodnej barki ukazało się tyle przecieków na wżerach, że nadawała się ona tylko na stocznię. Do Jurka przylgnęła funkcja mechanika i pełnił ją na BM-kach z Edkiem Kordiaszem potem z Krzyskiem Gibałą.

Płynął do 1985 roku, kiedy to w trakcie dobijania barki do nabrzeża tak niefortunnie upadł na pokładzie, że jego noga znalazła się między burtą a nabrzeżem. Po wypadku Jerzy długo się leczył, a potem podjął pracę na Bazie Remontowej Osobowice. Nastąpiły zmiany polityczne i gospodarcze w kraju. Nie ominęło to również firmy. Zmieniła najpierw nazwę na „Odratrans” SA, a potem przeszła różnego rodzaju reorganizacje. W 1999 r. nastąpiła likwidacja Bazy na Osobowicach i pracowników przeniesiono na zakupioną przez firmę Stocznnię „Zacisze”. Jurek nie zagrzebał w niej długo miejsca, bo nie mógł pogodzić się z bylejąkością wykonywanych tam prac. Pod koniec roku złożył wypowie-

dzenie i przeszedł na rentę, którą otrzymał po wypadku.

Cały czas ciągnie Jurka do „łodziarki”. Z sentymentem wspomina swoje rejsy po Odrze i drogach wodnych Zachodniej Europy. Choć z dala od domu, było to ciekawe życie. Najlepiej podobało mu się to, że wstawał z koi i już był w pracy. Często chodzi nad Odrę i opowiada żonie i znajomym, jaki tu kiedyś panował ruch statków załadowanych węglem, kruszywem. Z żalem patrzy na zrujnowany port Popowice. Ma nadzieję, że z czasem mądrzejsi dojdą do władzy i dostrzegą możliwości gospodarczego wykorzystania Odry.

Wierząc w to Jerzy aktywnie uczestniczy w działalności Bractwa Mokrego Pokładu. Intensywnie włączał się w prace remontowe i porządkowe na „Irenie”. Czyszczenie, malowanie czy też montaż różnego rodzaju urządzeń wykonywał z wielkim pietyzmem. Po dokładności i poświęceniu przy wszelkiego rodzaju czynnościach, widać jego fachowość i marynarską duszę, którą poświęcał kiedyś swoim statkom.

Jacek Król

Członek zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, właściciel firmy budującej i saerwisującej maszyny rolnicze. Dzięki jego możliwościom logistycznym nie mieliśmy problemów z transportem materiałów.

Bożena Marszałkiewicz

Arch. Bożena Marszałkiewicz, absolwentka Architektury Politechniki Wrocławskiej, razem z arch. Dorotą Jarodzką – Śródka, arch. Kazimierzem Śródka i arch. Piotrem Marszałkiewiczem – była współzałożycielką pierwszej we Wrocławiu autorskiej pracowni architektonicznej w postaci spółki z o.o. „Studio-Projekt” (1987r). Obecnie prowadzi pracownię ARCHITEKT LTD. W ciągu dwudziestu kilku lat pracy oprócz projektowania obiektów współczesnych zawsze z wielkim zainteresowaniem zajmowała się tematami „przywrócenia do życia” obiektów zabytkowych z różnych okresów historycznych, o bardzo różnorodnych funkcjach. m.in.: pałacu w Rachowie, Wielkiej Lipie, zamku w Jaworze, zabytkowych układów urbanistycznych w Lesznie (dzielnica żydowska), Śródmieściu Częstochowy, Rynku w Oleśnicy wraz z Ratuszem; teatrów i sal widowiskowych (Teatr w Jaworze),

kamienic (Oleśnica, Wrocław, Łódź), zabytków przemysłowych (m.in. sterowni jazu Różanka we Wrocławiu, budynków jazu i służby w Brzegu Dolnym).

Wioletta Wrona-Gaj

Od wczesnej młodości zainteresowana zabytkami techniki i przemysłu, być może w związku z miejscem urodzenia na Górnym Śląsku. Absolwentka historii i historii sztuki na Uniwersytecie Wrocławskim, z Muzeum Odry i Fundacją związała się tuż po studiach. Czynnie angażuje się w życie muzeum, projekty edukacyjne i kulturalne, szczególnie we współpracy z Bractwem Mokrego Pokładu, w latach 2014-2016 uczestnicząc we wszystkich pracach wolontariatu na barce Irenie.

Marcin Wrzesiński

Marcin Wrzesiński rozpoczął przygodę z Muzeum Odry w 2006 r. podczas zajęć z Hi-

storii Techniki studiując Inżynierię Lądową na Wydziale Budownictwa Politechniki Wrocławskiej. W tym okresie brał udział w zabezpieczaniu Barki Irena przed korozją, montował ferdeki a następnie zaangażował się w kolejne projekty FOMT. Wspólnie z kolegami remontował lokomotywę LS-40 w Sowiogórskim Muzeum Techniki, w 2011 r. ukończył Studium Archeologii Przemysłowej prowadzone przez Politechnikę Wrocławską i pracowników FOMT. W 2013 roku, wspólnie z Markiem Prokopowiczem zorganizował obchody Jubileuszu 40-lecia rekordów prędkości Polskiego Fiata na podwrocławskiej autostradzie, a od 2015 roku zajmuje się ochroną motoryzacyjnych zabytków techniki jako Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych PZM Oddział Dolnośląski. W ostatnim czasie pracował również jako wolontariusz odbudowy barki Irena wykonując prace ciesielskie i stolarskie wykończenia wnętrza.



Spotkanie marcowe

Pierwszy czwartek miesiąca i na statku, czyli powrót do ustalonych od dawna terminów i miejsca spotkań naszego Bractwa. Co prawda niektórzy mieli wątpliwości czy można wejść na statki, bo teren ogrodzony i napisy „Teren budowy”. Parę osób przyszło w kaskach, jak to na budowie. Dostęp na zabytkową flotyllę był jednak w miarę wygodny, ogrodzenie lekko odsunięte i ochron głowy nie trzeba było stosować.

Wiodącym tematem spotkania był właśnie problem postoju zabytkowych jednostek Muzeum Odry. W dyskusji uczestnicy podkreślali zadziwiającą sytuację, że instytucje, które powinny wspierać działające muzeum, nie dostrzegły, że ono w ogóle istnieje. Mowa tu zwłaszcza o Politechnice Wrocławskiej. Formalności związane z pozwoleniem i terminem przebudowy lewego nabrzeża awanportu służy Szczytniki załatwiane były znacznie wcześniej. O fakcie tym nie powiadomiono jednak Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, która zarządza Muzeum Odry. Dopiero z chwilą rozpoczęcia prac nakazano usunąć zabytkowe statki, nie określając miejsca ich cumowania.

W konkluzji szerokiej dyskusji członkowie Bractwa podjęli decyzję, że do chwili wyznaczenia nowej lokalizacji bezpiecznego postoju zabytkowych statków, obecnego ich miejsca cumowania będą bronić wszelkimi możliwymi sposobami. Przede wszystkim z losami muzeum trzeba zapoznać wpływowe osoby wrocławskiego środowiska; europosłów Ryszarda Czarneckiego, Ryszarda Legutko, Kazimierza Ujazdowskiego (był już naszym gościem), parlamentarzystów oraz włodarzy wojewódzkich i miejskich. Tak, aby informacja o istnieniu zabytkowych statków, historycznego ich znaczenia, przypominającego czasy intensywnego

wykorzystania Odry do transportu ładunków od Gliwic po Świnoujście, a także do portów Zachodniej Europy, trafiła do jak największej ilości osób. Powołane zostało niedawno Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, właśnie w dniu naszego spotkania stojący na czele tego ministerstwa Marek Gróbarczyk był gościem wojewody dolnośląskiego, gdzie toczyła się dyskusja nt. przywrócenia żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Miejmy nadzieję, że w tych dyskusjach nie zabraknie naszego głosu w sprawie umiejscowienia Muzeum Odry i właściwego eksponowania zabytkowej floty.

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami 18 marca 2016 r. odbędzie się uroczyste nadanie imienia odremontowanej zabytkowej barki Ż-2107. W trakcie spotkania uzgodniony został plan organizacji imprezy i wynikające z tego zadania dla członków Bractwa, którzy zgłosili akces czynnego uczestniczenia w uroczystościach, oprowadzania i zapewnienia bezpieczeństwa zwiedzających.

W gronie Bractwa Mokrego Pokładu przywitaliśmy Władysława Kaczmarczyka, absolwenta TZŚ z 1965 r. Vn - wydział nawigacyjny. Ukończył wydział elektryczny na Politechnice Wrocławskiej i pracował w Urzędzie Miejskim we Wrocławiu, nadzorował roboty elektryczne inwestycji miejskich. Witaj Władku i przybywaj na kolejne nasze spotkania. Opowiedz nam trochę ciekawostek ze swojej pracy zawodowej.

W celu zaktywizowania działań Bractwa Mokrego Pokładu do Kapituły dokooptowani zostali: Mirosław Grabowski – jeden z młodszych braci, który wprowadzi nieco innowacji do naszej działalności oraz Stanisław Kwiecień - będzie nas reprezentował na konferencjach, spotkaniach i w mediach jako rzecznik.

Tadeusz Sobiegraj

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport służy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27

e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp z o.o.,

Hydroprojekt Sp z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp z o.o.