



PROSTO Z POKŁADU



PARTNER WYDANIA
JUBILEUSZOWEGO

WYDANIE NADZWYCZAJNE Z OKAZJI 70-LECIA ZAŁOŻENIA ZESPOŁU SZKÓŁ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ WE WROCŁAWIU

Biuletyn Nr 165

Rok XV

Czerwiec 2017 r.

Od redakcji

Główna tematyka tego numeru „Prosto z pokładu” związana jest z nieistniejącą już szkołą żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Tysiące absolwentów nadal darzy wielką sympatią to miejsce przy Brucknera 10, gdzie spędzili swoje młodzińcze lata nauki. W tym roku minęło 70 lat utworzenia tej szkoły. Dla uczczenia rocznicy Stowarzyszenie Absolwentów organizuje kolejny już VII zjazd.

W biuletynie przygotowaliśmy materiały związane z historią szkoły, a głównie chcieliśmy zamieścić opisy życia jej absolwentów. Swoje życiorysy udostępnili nam uczniowie z lat starszych, młodszy, szczególnie ci z ostatnich lat stwierdzili, że nie mają jeszcze co wspominać.

Dzięki wsparciu Grupy Kapitałowej OT LOGISTICS biuletyn nasz powinien trafić do rąk każdego z uczestników Zjazdu. Jego elektroniczne wydanie dostępne też jest na stronie Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Uczestnikom VII Zjazdu absolwentów ZSŻŚ z Brucknera 10 we Wrocławiu życzymy miłej, serdecznej atmosfery i jak zwykle niekończących się wspomnień z przeżytych lat w szkole. Zachęcamy do zwiedzania statków Muzeum Odry i do udziału w naszych comiesięcznych spotkaniach.

Kapituła Bractwa Mokrego Pokładu

80-LECIE SZKOLNICTWA ŻEGLUGOWEGO W POLSCE



Tak się złożyło, że wraz z jubileuszem powstania Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu zbiega się okrągła rocznica 80 lat od utworzenia zorganizowanego szkolnictwa żeglugowego w Polsce. Nie sposób przy tej okazji pominąć związane z tym fakty. W styczniu 1937 r. w Warszawie utworzona została Prywatna Męska Szkoła Żeglugi Rzecznej. Trzyletni program nauczania obejmował pół roku nauki teoretycznej na lądzie i pół roku praktyki na statkach. Uczniowie kształcili się w dwóch kierunkach: nawigacyjnym i mechanicznym. Wybuch II wojny światowej przerwał działalność szkoły.

W 1940 r. powstaje w Warszawie Miejska Szkoła Żeglugi Śródlądowej, która przetrwała do Powstania Warszawskiego. Podczas Powstania budynek szkoły został całkowicie zniszczony, spłonęły wszystkie akta i dokumenty.

W okresie powojennym już 11 stycznia 1946 r. rozpoczyna w Warszawie działalność Szkoła Żeglugi Śródlądowej. Utworzono dwie dość liczne klasy: nawigacyjną i mechaniczną. Na rok szkolny 1946/47 przeprowadzony zostaje nabór na trzy kierunki: nawigacyjny, mechaniczny i dróg wodnych. Pierwsi absolwenci opuszczają szkołę w 1947 r. po półtorarocznym okresie nauczania. W 1948 r. szkoła przeniesiona zostaje do Elbląga i nosi nazwę Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej.

W tym samym czasie (styczeń 1947 r.) rozpoczyna się nauka w Prywatnej Szkole Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Prywatnej, bo utworzonej przez przedsiębiorstwo Polska Żegluga na Odrze. Szkoła wrocławska miała dobre warunki praktycznego szkolenia uczniów. To właśnie we Wrocławiu miał siedzibę największy armator w Polsce, dyrekcja dróg wodnych, dwie stocznie i biuro konstrukcyjne statków dla żeglugi śródlądowej. Dlatego absolwenci legitymowali się dobrym przygotowaniem zawodowym. Świadczy o tym m.in. udział 7-miu uczniów w sprowadzaniu do Polski z Holandii holowników parowych tzw. "holendrów".

W obu szkołach panowała dyscyplina na wzór wojskowy. Musztra, apele i sposób egzekwowania wydawanych rozkazów sprawiały, że absolwenci tych szkół służbę wojskową nawet w jednostkach o zwiększonej dyscyplinie przechodzili bezboleśnie. Oczywiście rygor ten przenoszony był również na statki, na których pływali. Szkoła elbląska dawała uczniom między innymi przedsmak walki z żywiołem. Można tu wymienić choćby żeglowanie po Zalewie Wiślanym, czy też krótkie praktyki podczas akcji lodołamania na Wiśle w Rejonie Tczewa. Największe przeżycie dawało jednak alarmowe poderwanie uczniów nocą i kierowanie ich do naprawy uszkodzonych podczas sztormu wałów przeciwpowodziowych na Żuławach Elbląskich.

W roku 1950 zarząd nad szkoleniem kadr dla śródlądzia przejęło Ministerstwo Żeglugi. Równocześnie trzyletni cykl szkolenia zmieniono na dwuletni. W 1953 r. ostatni absolwenci opuścili szkołę żeglugi w Elblągu, znaną jako Szkoła Szturmanów. Przeniesiono ją do Wrocławia. Rozpoczął się nowy rozdział w historii szkolnictwa kadr dla żeglugi śródlądowej, we Wrocławiu powstało czteroletnie Technikum Żeglugi Śródlądowej. Naszej szkoły już nie ma, ale tradycje szkolnictwa w zakresie żeglugi śródlądowej kontynuują szkoły w Nakle i Kędzierzynie-Koźlu. Oby jak najdłużej.

KALENDARIUM

Poniżej przypominamy daty ważniejszych wydarzeń w dziejach szkoły:

23.02.1947 r.

W Ośrodku Sportów Wodnych przy ul. Na Grobli 30/32 odbywają się pierwsze lekcje w dwóch klasach: nawigacyjnej i mechanicznej, w dwuletnim cyklu nauczania. Ta data przyjęta została jako początek działania Prywatnej Szkoły Żeglugi Śródlądowej, której właścicielem było przedsiębiorstwo Polska Żegluga na Odrze.

14.04.1947 r.

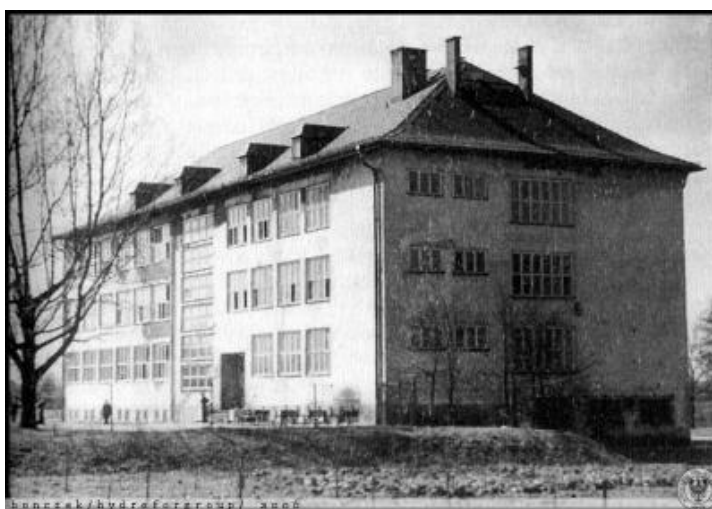
Przeniesienie siedziby szkoły do budynku przy ul. Siemieńskiego 16. Oprócz sal lekcyjnych mieści się tu też internat.

20.02.1948 r.

Szkoła zmienia system nauki z dwuletniej na trzyletnią.

03.01.1949 r.

Przeprowadzka szkoły na Al. Brücknera 10. Obszerniejszy budynek spełnia funkcję szkoły i internatu. Stwarza też możliwość dalszego rozwoju szkoły.



01.01.1950 r.

Szkoła zmienia nazwę i zarządzającego. Teraz, jako Państwowa Szkoła Żeglugi staje się szkołą resortową Ministerstwa Komunikacji pod bezpośrednią opieką Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych we Wrocławiu.

26.02.1950 r.

Mury szkolne opuszczają pierwsi absolwenci: 11 nawigatorów i 20 mechaników.

01.09.1950 r.

Powrót do dwuletniego cyklu nauczania.

01.09.1951 r.

Szkoła przyjmuje nazwę Zasadnicza Szkoła Żeglugi Śródlądowej. Następuje przemieszczenie uczniów między Elblągiem - tam kształcą się nawigatorzy, a Wrocławiem – tu mechanicy.

01.09.1953 r.

Następuje likwidacja Zasadniczej Szkoły, a w jej miejsce powstaje Technikum Żeglugi Śródlądowej o czteroletnim okresie nauczania na wydziałach: służby pokładowej, obsługi maszyn statków rzecznych oraz eksploatacji portów i floty rzecznej.

11.04.1954 r.

Początek zbiorowych praktyk zawodowych uczniów na udostępnionej przez ŻnO barce BP-52, we wrześniu zostaje ona przekazana szkole na własność.

26.06.1954 r.

Szkołę opuszczają ostatni w tym okresie absolwenci Zasadniczej Szkoły Żeglugi Śródlądowej.

23.04.1955 r.

PP Warszawska Żegluga na Wiśle przekazała szkole bocznookołowy statek parowy Paweł Finder, na którym uczniowie odbywali praktyki do 1958 r.



01.09.1956 r.

Dyrektorem szkoły zostaje Tadeusz Cieśla. Przez 26 lat kierował całym kompleksem szkolnym, doprowadzając do jego dynamicznego rozwoju.

Rok 1957

Rok ten zapisał się w historii szkoły kolejnymi ważnymi wydarzeniami: kwiecień–maj to pierwsze w TŻŚ egzaminy maturalne; z końcem sierpnia po odbytych praktykach zawodowych szkołę opuszcza 52 absolwentów; PP Żegluga na Odrze przekazuje szkole barkę motorową Małgorzata Fornalska, na której uczniowie odbywają praktyki do 1961 r. W roku tym następuje też regres w rozwoju żeglugi śródlądowej w związku, z czym nie ma naboru uczniów do I klas.

01.09.1958 r.

Do szkoły przeniesieni zostali uczniowie trzecich i czwartych klas ze zlikwidowanego w Szczecinie Technikum Dróg Wodnych. Wznowiony zostaje nabór do pierwszych klas. Czas nauki w technikach wydłużono do 5 lat. Szkoła zmienia nazwę na Technikum Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej, kształci uczniów na wydziałach: służby pokładowej na statkach rzecznych, obsługi maszyn statków rzecznych oraz dróg wodnych. Likwidacji ulega wydział eksploatacji portów i floty rzecznej. Uczniowie wprowadzają się do zachodniego skrzydła budowanego od dwóch lat internatu.

15.06.1959 r.

W pierwszy rejs z praktykantami szkoły wypływa pozyskany od ŻnO statek szkolny Westerplatte. Statek ten służył uczniom do 1974 r.

**01.09.1959 r.**

Rozpoczynają naukę klasy I na czterech wydziałach. Do istniejących już trzech dochodzi wydział gospodarki wodnej o specjalności technologia wody i ścieków. Zakończona zostaje budowa internatu.

Maj 1960 r.

Szkołę opuszczają ostatni absolwenci 4-letniego technikum. Przez dwa lata nie będzie absolwentów.

01.09.1960 r.

Rozpoczyna się okres największego rozwoju szkoły. Nabór do sześciu klas pierwszych. Trwa rozbudowa bazy szkolnej: dodatkowego budynku szkolnego, warsztatów, sali gimnastycznej, auli i basenu.

01.11.1960 r.

Powstała dwuletnia Pomaturalna Państwowa Szkoła Techniczna Żeglugi Śródlądowej o specjalności technik nawigator żeglugi śródlądowej.

13.04.1961 r.

W Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu wodowanie statku szkolnego MS Młoda Gwardia, wybudowanego na bazie barki motorowej BM-500. W swój pierwszy rejs z uczniami wyrusza 01.06.1962 r.

**18.11.1962 r.**

Po raz pierwszy odbywa się uroczyste przyrzeczenie wszystkich uczniów szkoły. Tradycja ta objęła potem nowo przyjmowanych uczniów i utrzymywana była przez wszystkie lata.

31.08.1963 r.

Po zaliczonej maturze i praktyce zawodowej TŻŚ i GW opuszczają pierwsi absolwenci 5-cio letniego Technikum.

30.12.1964 r.

Ukończono budowę nowej szkoły. Jej oficjalną działalność zainaugurowała majowa matura w 1965 r.

25.06.1965 r.

Szkołę opuszcza ostatni rocznik absolwentów Państwowej Szkoły Technicznej oraz wydziałów drogi wodne i gospodarki wodnej.

**01.09.1965 r.**

Powstaje trzyletnia Zasadnicza Szkoła Zawodowa Żeglugi Śródlądowej w zawodzie marynarz żeglugi śródlądowej. Szkoła ta jest kontynuatorką likwidowanej Zasadniczej Szkoły Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, działającej od września 1962 r. Technikum kształci w jednym wydziale o specjalności żegluga śródlądowa. Tego roku w szkole kształci się ponad 1000 uczniów, najwięcej w dziejach szkoły.

01.09.1966 r.

W Zasadniczej Szkole Zawodowej utworzono klasę w zawodzie monter kadłubów statków rzecznych.

22.09.1966 r.

Zakończona została budowa auli i sali gimnastycznej, uruchomiono centralną kotłownię.

01.02.1967 r.

Wznowienie działalności szkoły dla absolwentów liceów ogólnokształcących, powstaje Pomaturalna Szkoła Techniczna o specjalności: budowa statków śródlądowych. Szkoła kształci również dziewczęta, działa do roku 1970-1971.

02.03.1968 r.

I Zjazd Absolwentów Szkoły.

12.10.1968 r.

Oddany zostaje do użytku basen szkolny, wieńczący 10-letni okres rozbudowy szkolnej bazy.

15.10.1972 r.

Uroczyste obchody 25-lecia istnienia szkoły i nadanie jej imienia majora Henryka Sucharskiego.

13.06.1975 r.

W pierwszy swój rejs wyrusza MS Westerplatte II, zestaw pchany zaprojektowany wyłącznie dla potrzeb szkolenia uczniów.

25-28.02.1977 r.

II Zjazd Absolwentów Szkoły.

30.04.-10.05.1977 r.

Rejs statku szkolnego MS Westerplatte II do niemieckiej szkoły żeglugowej w Schonebeck nad Łabą. Początek wieloletniej współpracy.

15.05.-30.06.1978 r.

Rejs MS Westerplatte II do Decina nad Łabą, rozpoczęcie współpracy z czeską szkołą żeglugi.

01.09.1978 r.

Szkoła przyjmuje nazwę Zespół Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Komunikacji pod nadzorem Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. W skład zespołu wchodzi: Technikum Zawodowe o specjalności żegluga śródlądowa; Technikum Zawodowe Zaoczne dla Pracujących z filiami we Wrocławiu, Giżycku, Warszawie, Płocku, Kędzierzynie-Koźlu ze specjalnościami: żegluga śródlądowa, budowa maszyn i urządzeń statków rzecznych; Policealne Studium Zawodowe o specjalności żegluga śródlądowa; Zasadnicza Szkoła kształcąca w zawodach: marynarz żeglugi śródlądowej, monter kadłubów oraz monter maszyn i urządzeń statków rzecznych.

01.09.1980 r.

Rozpoczyna działalność Technikum Wieczorowe dla Pracujących o specjalności budowa statków rzecznych.

31.10.1983 r.

Przekazanie statku szkolnego "Młoda Gwardia" do Zespołu Szkół Zawodowych w Kędzierzynie-Koźlu. Jest to początek występujących trudności w utrzymaniu szkoły.

27-28.02.1987 r.

III Zjazd Absolwentów Szkoły.

01.09.1992 r.

Połączenie szkoły z Zespołem Szkół Zawodowych ZNTK. Powstają nowe kierunki kształcenia w Technikum Zawodowym: ochrona środowiska, a w Zasadniczej Szkole Zawodowej w zawodzie: ślusarz spawacz w miejsce dotychczasowego montera kadłubów.

01.09.1993 r.

Rozpoczynają naukę klasy I o kierunku technik budownictwa wodnego i ogrodnik terenów zieleni w zasadniczej szkole zawodowej.

05.05.1997 r.

Uroczystość z okazji 50-lecia szkoły. Szkoła liczy ponad 600 uczniów, którzy kształcą się w następujących zawodach: technik żeglugi śródlądowej, technik budownictwa wodnego, technik budowy statków, technik ochrony środowiska, marynarz żeglugi śródlądowej, monter maszyn i urządzeń statków śródlądowych, ślusarz spawacz, ogrodnik terenów zielonych.

12.07.1997 r.

Wielka powódź. Wody Odry załamy wszystkie pomieszczenia na niskim parterze, nowe pracownie analizy chemicznej wody i ścieków, gabinety silników okrętowych i mechanizmów pomocniczych, warsztaty szkolne, basen, piwnice, kuchnie i magazyny w internacie, boisko i otoczenie szkoły. Przez całe wakacje nauczyciele oraz pracownicy szkoły pracowali społecznie przy usuwaniu szkód powodziowych. Planowany na październik IV Zjazd Absolwentów przesunięty został na inny termin.

01.01.1999 r.

Na mocy ustawy Rady Ministrów szkoła przestaje być szkołą resortową i zostaje podporządkowana władzom samorządowym Wrocławia.

31.01.2002 r.

Uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia od 1 września 2002 r. w miejsce ZSZ Żeglugi Śródlądowej powstanie Zespół Szkół Nr 14, w skład którego wejdą: XIV LO, Liceum Profilowane, Gimnazjum Nr 39 i Technikum Żeglugi do wygaszenia.

Maj 2005 r.

Ostatni egzamin dojrzałości w Technikum Żeglugi.

10.06.2005 r.

Ostatnie rozdanie świadectw po 58 latach istnienia Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

31.08.2005r.

Ostateczna likwidacja Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.



Dla upamiętnienia istnienia Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej absolwenci ufundowali tablicę pamiątkową w czerwcu 2007 r.

Oprac. Tadeusz Sobiegraj

WSPOMINAM SWOICH KOLEGÓW

Mija 60 lat od czasu naszej matury w 1957 roku. Po 4 latach nauki w szkole, Naszej Szkole, przy Brucknera 10 we Wrocławiu. Kończyli ją nawigatorzy, mechanicy i eksploatacy portów i statków śródlądowych. Wspominam kolegów nawigatorów i niektórych, zaprzyjaźnionych z nami bliżej - starszych i młodszych. Przypominam ich sylwetki w bardzo wielkim skrócie na tle życia i wydarzeń szkoły, Wrocławia, kraju, także ich drogi życiowej, zawodowej.

Piszę z dużej perspektywy czasowej. Proszę zatem o wybaczenie, jeśli coś było nie tak...

Wspominając naszych pierwszych Nauczycieli i Wychowawców: **Helenę Krutul, Stanisławę Ingot, Ryszarda Strusińskiego, Czesława Śladkowskiego, Edmunda Pajaka, Zygmunta Magę, Stanisława Waszczyńskiego, Mikołaja Kasperowicza, komandora Mieczysława Wróblewskiego,**

kpt. ż. w. Kazimierza Dowgiałę, Jerzego Baczyńskiego, Mariana Duchnowskiego, Mariana Wawrzyniaka, Zbigniewa Zubrzyckiego,chylimy głowy i mówimy DZIĘKUJEMY!



Na starcie w 1953 roku było nas 135 chłopców, reprezentujących najbardziej odległe krańce kraju, po 45 na każdym z wydziałów. Sale wykładowe, internat, jadalnia, kuchnia, łazienki mieściły się w budynku przy Brucknera 10, i tak się to wszystko zaczęło...

Naszą wychowawczynią nawigatorów była **Helena Krutul**, młoda zaangażowana nauczycielka.

Była z nami aż do matury, a potem także przez dekady, gdy odwiedzaliśmy Naszą Szkołę, swoich nauczycieli i wychowawców podczas zjazdów, a także indywidualnie. Interesowała się losami swoich chłopców, ich pracą, rodzinami.

Kolejny Zjazd Absolwentów stał się inspiracją dla poniższych wspomnień. Koledzy, wspominam Was jako młodych wilczków, a także jako dostojne osobistości.

Bogdan Borguś - rocznik 1936, dołączył do nas w II klasie N, po 2 latach nauki w LO. Został zaakceptowany. Spokojny, zrównoważony, dobry uczeń, indywidualista, szkołę ukończył z jedną z najlepszych lokat. Krótko pracował w żegludze, osiadł na Śląsku Opolskim i pracował w swojej firmie wytwórczej. Zmarł kilka lat temu.

Jurek Głowacki - rocznik 1936, chłopak z Trzebini, reprezentant szkoły w piłce nożnej, fan jazzu i rocka, indywidualista, pedant dbający o wygląd zewnętrzny i higienę. Wrócił w rodzinne strony, zajął się mechaniką samochodową. Zmarł kilka lat temu.

Lucek Jachymek - rocznik 1937, też z Trzebini, żywo interesował się żeglugą śródlądową i jej poświęcił całe zawodowe życie. Szybko awansował i pozostał wierny żegludze pasażerskiej w Szczecinie. Będąc kapitanem na jednym ze statków, który usiłowano porwać i uprowadzić, przeżył atak terrorystyczny, zostając poważnie rannym. Żonaty, ojciec, na emeryturze w Szczecinie.

Władek Krzystanek - rocznik 1937, do szkoły trafił z Wrocławia-Prac. Zdolny, pracowity, uzdolniony plastycznie, fajny kolega, o specyficznym poczuciu humoru. Ksywa "Bill". Kontynuował studia we Wrocławiu, od lat 70. mieszkaniec stolicy. Władek wraz z Romkiem Sawiczem (razem rozpoczynaliśmy naukę), są autorami projektu znaczka szkolnego



- emblematu, który w niezmienionej formie używany był w szkole i stanowił inspirację dla zaprojektowania i wykonania odznaki absolwenckiej. Budowniczy wielkich budow w Europie. Żonaty z Lenką, córka Izabela. Uczestnik ważniejszych zjazdów, jest także w br. Od zawsze utrzymuje kontakt z kolegami z klasy.

Zdzichu Mordal - rocznik 1937, pochodzi z ziemi częstochowskiej, obrońca reprezentacyjnej drużyny w piłce nożnej. Po szkole zatrudniony w ŻnO w załogach pływających na statkach. Służbę wojskową odbył w Mar. Woj. na niszczycielach ORP BURZA i ORP BŁYSKAWICA, od dawna statki muzeum. Wrócił na Odrę, zdobywając najwyższe uprawnienia - patenty. Zdzichu całe życie pływał w kraju i za granicą. Będąc już na emeryturze pracował jako kapitan statków u niemieckich i holenderskich armatorów. Utrzymuje kontakt z kolegami, uczestnik zjazdów, także tegorocznego. Żonaty z Marylką, syn Jarek, długoletni bramkarz IKS Ślęza, wnuk Sebastian trenuje młodzież. Wierny Wrocławowi od 1953 roku.

Janek Muzyka - rocznik 1937, do szkoły przybył ze Strzelina, bosman na statkach szkolnych, nauczyciel w TŻŚ i ZSZŚ. Całe życie poświęcił pracy w szkole. Służył na niszczycielach GROM i WICHER. Uzdolniony manualnie; sploty na linach w Janka wykonaniu były dziełami sztuki; w tej materii był niedościgniony. Wychowawca kilku pokoleń marynarzy śródlądowych. Żonaty, ojciec i dziadek. Przebywa na emeryturze we Wrocławiu.

Jurek Nowiński - rocznik 1937, przyjechał do Wrocławia z Warszawy. W szkole, reprezentacyjny bramkarz w piłce nożnej, fajny kolega. Po szkole praca w Żegludze na Wiśle, na holownikach, służba w Mar. Woj., na okrętach. Stosownie do hobbystycznych zainteresowań podejmuje pracę w rozwijającym się przemyśle elektronicznym w Warszawie. Dekada pracy zawodowej za granicą. Powrót do stolicy, aktualnie na zasłużonej emeryturze. Żonaty z Halinką, syn Robert, dziadek. Uczestnik zjazdu w 2007 roku.

Jurek Pasiciel - rocznik 1936, chłopak z Międzyrzecza, dołączył do nas w II klasie. Przystojniacha, zdolny, pracowity, interesował się językami obcymi. Sternik na okrętach ratowniczych w Gdyni. Po służbie wojskowej zatrudniony na statkach polskich armatorów. Po wielu latach służby osiadł w Szczecinie. Odszedł na wieczną wachtę ok. 2010 r. Jurek przez 2 lata był naszym klasowym plutonowym.

Stefan Piątkowski - rocznik 1937, warszawiak, do TŻŚ trafił ze szkoły kadetów. Najlepszy pływak w szkole; zanim jednak tak się stało, musiał nauczyć się pływać we Wrocławiu, a potem trenował w IKS Ślęza. W 1958 r. podczas Mistrzostw Polski w Bydgoszczy zwyciężył na dystansie 5000 m. Studiował już wtedy na WSR we Wrocławiu. Stefan wrócił do Warszawy, pracował w wielu różnych instytucjach. Słuch o nim zaginął na przełomie milenium. Ktokolwiek coś o nim wie proszony jest o kontakt.

Janek Rundzio - rocznik 1937, repatriant z Kresów, uczeń elbląskiej Szkoły Szturmanów i absolwent PSZŚ we Wrocławiu w 1954 r. wraz z Heniem Sokołowskim. Naukę, także z Heniem kontynuował w TŻŚ, matura 1957, ukończona z wyróżnieniem. Ksywa "Cienciwa". Potem praca w żegludze, służba na okrętach w Gdyni, Polskie Linie Oceaniczne, praca pod obcą banderą. Wiele lat pracy w skutnictwie w Kalifornii.

Rodzina w USA i w Gdańsku. Uczestnik zjazdów absolwenckich, utrzymuje kontakt z wieloma kolegami. Żonaty z Teresą, córka, troje wnucząt. Przybywa również na tegoroczny zjazd, w 2007 był z żoną.

Andrzej Slezak - rocznik 1937, chłopak z Międzyrzecza, wychowany w rodzinie kultywującej patriotyczne tradycje. W reprezentacji szkoły lewoskrzydłowy, szybki i skuteczny, ksywa "Lewy". Andrzej to dobry kolega, życzliwy, pomocny, z poczuciem humoru i b. dobry uczeń. Podobnie jak koledzy - praca w żegludze, marynarka wojenna, i DALMOR, jego firma na całe prawie życie, oficer na statkach rybackich i pod obcą banderą. Żonaty z Lucyną, dwie córki, wnuczęta, mieszka w Świnoujściu, będzie wraz z żoną na lipcowym zjeździe. W stałym kontakcie z kolegami.

Edek Słysz - rocznik 1937, chłopak z Trzebini, najliczniejsza reprezentacja osobowa w szkole, najlepszy szachista, ksywa "Szaszkin". Fajny kumpel, dobry uczeń, czas poświęcał zajęciom intelektualnym. Po szkole wrócił w rodzinne strony, robił urzędniczą karierę, nie podjął pracy w żegludze. Nie żyje od kilku lat.

Heniu Sokołowski - rocznik 1936, po ukończeniu PSZŚ kontynuował naukę w TZŚ. Pilny i pracowity uczeń, fajny kumpel, senior w naszej klasie. Po szkole i służbie w Mar. Woj. podjął pracę na śródlądziu i pozostał jemu wiernym. Pracował w Zarządzie Portu Szczecin-Świnoujście na holownikach, jako kapitan; znakomity fachowiec. Syn-oficer PMH, są też wnuczęta. Heniu także utrzymuje więź z kolegami; względy zdrowotne nie pozwalają wziąć udziału w zjeździe. Mieszka w Szczecinie, swoim mieście.



Marian Szwarz - rocznik 1939, chłopak z Prabut na Warmii. Najmłodszy w klasie, znakomity matematyk, filar szkolnej reprezentacji w piłce nożnej, znany kolegom i wszystkim absolwentom jako MANIUŚ albo MANIEK. Można powiedzieć, że Mańka ukształtowała szkoła; całe swoje życie poświęcił szkole, żył szkołą, pracując w niej i dla niej, studiując współtworzył swoją "akademię." Po szkole pracował krótko w ŻnO, potem Mar. Woj. w Gdyni. Wrócił do szkoły na statki szkolne i do pracy dydaktycznej za namową dyr. T.Cieśli. No, i Maniek pozostał w niej na zawsze, nawet będąc na zasłużonej emeryturze, do ostatnich swych dni... Człowiek legenda... Co by o Nim nie powiedzieć, wszystko i tak będzie nic

nie znaczącym drobiazgiem w porównaniu z Jego osobowością. Siedzieliśmy z sobą przez 3 lata w jednej ławce, przyjaźniliśmy się, współpracowaliśmy, więc poznaliśmy się na wskroś... Marian wykładał locję rzek, teorię prowadzenia statku, nawigację, a po latach pracy także pełnił funkcję zastępcy dyrektora ds. pedagogicznych. Żonaty z Niušką, syn Tomek, wnuczka Zosia. Odszedł na wieczną wachtę 10 marca 2002 roku. Żegnało Go

liczne grono współpracowników i absolwentów. Spoczywa na cmentarzu Grabiszyńskim we Wrocławiu, wraz m.in. z Heleną Węgrzyńską, Tadeuszem Cieślą.

Rysiek Szymczyk - rocznik 1938, repatriant, chłopak z Kresów, dom rodzinny w Mikołajkach, tych mazurskich, odwiedzanych przez kolegów, których Rysiu zaraził żeglarstwem, oczywiście żeglarz, lekkoatleta oraz napastnik w reprezentacji szkoły w piłce nożnej, najszybszy z nas wszystkich. Koleżeński, pedant, zainteresowania ruchowe, doskonały materiał na studenta AWF. Ksywa "Igiel". Służył jako sternik na niszczycielu ORP BŁYSKAWICA i ORP WICHER. Po wojsku podjął prace na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej, w tym wiele lat po dowództwem pierwszej w Polsce kobiety kpt. ż. w. Danuty Kobylńskiej-Wallass. Oczywiście, była też praca pod obcą banderą. Ożeniony z Anią w Mikołajkach, syn Mariusz oficer PMH, córka Izabela - spedycja i logistyka. Oczywiście dziadek zamieszkuje w Szczecinie. Utrzymujemy z sobą kontakt po dzień dzisiejszy.

Stefan Wardęński - rocznik 1937, do szkoły przyjechał ze Sławna, indywidualista, kontaktowy, zawsze pogodny, o dużym poczuciu humoru, wieczny optymista. Zainteresowanie modelarstwem rozwinął znacznie później. Stefana pociągnęło morze, konkretnie rybołówstwo. Osiadł w Ustce, zaczął rybaczyć, a 1966 r. został szyprem, w 75 r. miał już własny kuter Ust-32, który zatonął w 1993 r., załoga się uratowała. Żonaty z Halinką, córka, syn, wnuczeta. Szykował się na nasze spotkanie, w br. odszedł na wieczną wachtę.

Wspominam także kolegów z wydziału mechanicznego **Kazia Lisowskiego, Władka Telusa, Jurka Kapłczyńskiego**, fantastycznych modelarzy, ludzi z pasją, którzy pociągnęli za sobą wiele osób, w tym młodzież. **Romek Swatko** - zrobił karierę



w marynarce wojennej; w randze komandora odpoczywa na zasłużonej emeryturze. **Kaziu Kukawka** - eksploatator, podjął pracę w porcie handlowym w Poznaniu; nasz reprezentant w Wielkopolsce, uczestnik zjazdów, wraz z żoną Anią. Sponsor barki IRENA, która stanowi obiekt muzealny i centrum edukacji. Wraz z żoną przyjadą na obecny zjazd.

Wspominam **Zbyszka Nowaka i Mariana Busza** - absolwentów z 1958 roku, reprezentantów szkoły w piłce nożnej, a Marian także w boksie. Zbyszek zmarł nagle kilka lat temu. Marian jeszcze dziś aktywny zawodowo w Bydgoszczy. Byliśmy i jesteśmy w stałej przyjaźni. **Zbyszka Buszę** - repatrianta z Syberii, najlepszego pingpongistę w szkole, boksera, a także reprezentanta w piłce nożnej. Świetnie zbudowany, wprost wzorcowo; po szkole poszedł do pracy na morze, zginął na Atlantyku. Mieszkał w Gdyni.

Szczególnie ciepło wspominam naszych seniorów z Gdyni, uczestników ostatniego zjazdu w 2007 r., absolwentów P S Ż Ś w 1954 r. **Oleka Modrzejewskiego**, krótkofalowca, sędziego sportów motorowych oraz **Bronka Świercza**, który służąc w Marynarce Wojennej dosłużył się stopnia komandora i stanowiska z-cy szefa sztabu M.W. Olek przyjeżdża na zjazd i będzie razem z nami. Wspominam też mile **Zdzicha Nikończuka** - absolwenta w 1954 r., który po wielu latach pracy w ratownictwie i pracy na morzu osiadł na Podlasiu i zajął się bartnictwem, a podczas zjazdu w 2007 r. ofiarował stowarzyszeniu dzwon okrętowy. Pozostajemy w stałym kontakcie z sobą.

Jest mi szczególnie miło zauważyć zgłoszenie uczestnictwa w zjeździe **Tadka Hawryluka** - absolwenta P S Ż Ś w 1954 r., kapitana największych statków odrzańskich ŚLĄSK i KARKONOSZE pływających po Odrze w latach 50.

Z pełną satysfakcją odnotowuję obecność na zjeździe najstarszych absolwentów - **Jurka Onderkę** z 1951 r. i **Romana Bąkowskiego** z 1952 r. Jurku, Romku, cieszymy się, że jesteście z nami.

Wasz kolega - **Zbyszek Priebe**

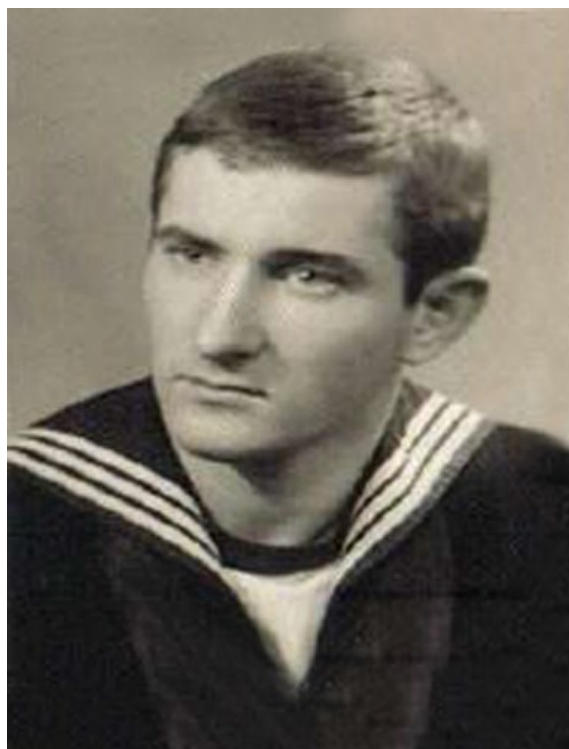
Zmarłym w br. absolwentom **Stefanowi Wardeńskiemu i Kaziowi Lisowskiemu** poświęcimy wspomnienia, które zamieścimy jesienią w Prosto z pokładu.

Zbigniew Priebe

NASZ BRAT Z WARSZAWY

W biuletynie "Prosto z pokładu" prezentowane były sylwetki członków Bractwa Mokrego Pokładu. Od pewnego czasu jednak brakowało nam chętnych do opowiadania o swoim życiu, szkole, pracy zawodowej. Z wielką przyjemnością wznawiamy publikacje opowieści z życia naszych sióstr i braci w Bractwie. Tym razem opowiada o sobie Andrzej Samerek.

Urodziłem się w Radomiu przed oficjalnym zakończeniem II wojny światowej, a dokładnie 2 maja. Mój ojciec pracował w garbarni Lewenzon. Był specem w swoim fachu. Po wyzwoleniu Wrocławia trzeba było przejść od Armii Czerwonej poniemiecką garbarnię w Leśnicy. Wysłano tam mojego ojca i tym sposobem całą rodziną przenieśliśmy się do Wrocławia. Zamieszkaliśmy w domku niedaleko garbarni, której kierownikiem został mój ojciec. W sąsiedztwie domu płynęła Bystrzyca miejsce do wspaniałych zbaw i wyczynów. Budowaliśmy z kolegami tratwy i wyruszaliśmy na bezludne wyspy. Kończyło się to na drugim brzegu albo w zatoczce przy garbarni. Były też wyprawy dalsze na gumowych pontonach albo na kajakach. Na wiosnę Bystrzycą płynęła kra. A że zimy były wtedy mroźne to i lód gruby, pływaliliśmy na krach. Raz zobaczył mnie ojciec. Płynąłem na krze ze swoim psem Azorem i właśnie przez psa ojciec mnie rozpoznał. Oj! Manto było surowe. Psu nie oddałem.



Oczywiście w czasie wolnym od zabaw chodziłem do szkoły podstawowej w Leśnicy. Razem ze mną w klasie uczyła się Izabela Raksa, młodsza siostra aktorki Poli Raksy, która też wychowywała się w Leśnicy. Po ukończeniu podstawówki ojciec chciał abym kontynuował w rodzinie jego zawód. Tak trafiłem do Technikum Skórczanego w Radomiu. Nie zagrzałem tam długo. Ciągnęło mnie do Wrocławia, do mamy, sióstr i Bystrzycy, a może i Odry, ale tego już tak bardzo nie pamiętam. Fakt, że w 1960 roku zastartowałem do Technikum Żeglugi Śródlądowej przy Brücknera 10. Udało mi się zdać pozytywnie egzaminy wstępne z pięciu przedmiotów i szczęśliwym trafem zostałem do tej szkoły przyjęty. Edukację rozpocząłem w klasie I n, czyli nawigacyjnej. Naszą wychowawczynią była Zofia Wieszaczevska, która uczyła też języka polskiego i prowadziła bibliotekę szkolną. Doprowadziła nas do matury i przeszła do pracy w Technikum Chemicznym.

Bardzo serdecznie, jak zresztą większość absolwentów, wspominam te 5 lat spędzonych w TŻŚ. Mieszkałem we Wrocławiu, byłem więc z tych nielicznych dochodzących. Z dyscypliną wojskową spotykałem się tylko w szkole. Obowiązkowo kompletny mundur,

starannie odprasowany kołnierz. Przed każdą lekcją “powstań, baczność” i meldunek o aktualnym stanie klasy składany nauczycielowi przez przewodniczącego klasy, nazywanym plutonowym. Od pierwszej klasy był nim Stasiu Rączka, najpoważniej z nas wyglądający i obowiązkowy uczeń. Uchodził za Górala z Rabki. W IV klasie demokratycznie wybraliśmy plutonowym Kazia Mikołajuka. Był z nas najmłodszy, może niezbyt poważny, ale bardzo zdolny, a przy tym sympatyczny chłopak. Pochodził ze wschodnich rejonów lubelskiego z Rokitna i nosił przydomek “Żaba”. Twarzowe podobieństwo do nauczyciela historii i wychowawcy w internacie Józefa Kuska, którego też nazywaliśmy “Żabą”, stąd chyba i Kazio dostał taką ksywę. Klasa nasza była dość oryginalna. Pamiętam lekcje fizyki z Mikołajem Kasperowiczem zwany “Kauczukiem”. Mocno nas gnębił, a fizyka nie bardzo wchodziła nam do głowy. Stawiał nam same dwójki. Na złość robiliśmy nauczycielowi różne hece. “Kauczuk” był całkiem łysy. Uczeń Krzychu Odrobiński ogolił się na łysy i w trakcie lekcji fizyki wręczył profesorowi kopertę, a w środku był grzebień. Klasa wybuchnęła śmiechem, a “Kauczuk” z dziwnym spokojem kazał Krzychowi wyjść za drzwi i napić się wody. Franciszek Wiethy wicedyrektor, popularnie ze względu na masywną budowę zwany “Słoń”, uczył nas rysunku technicznego. Nosił ze sobą cukierki, które podjadał i zostawiał często na katedrze. Po kryjomu uczniowie podbierali je. Kiedy nauczyciel się zorientował oznajmił, że następnym razem nafaszeruje cukierki pluskwami. Zniechęciło to uczniów na dłużej do podbierania “Słoniowi” cukierków.

Absolwenci z tych lat najczęściej wspominają “Cyrkę” Stanisława Waszczyńskiego. Uczył nas historii starożytnej do średniowiecza. Nauczyciel trochę śmieszny, krzyczał i przeróżnie wyzywał uczniów, ale w sumie bardzo dobrotliwy i sympatyczny. Skrzętnie to moi koledzy wykorzystywali. Jak to młodzi ludzie, byle co jedli to i często na lekcji psuli powietrze. Na pytanie “Cyr”, kto to zrobił, najczęściej padała odpowiedź: ”poznaj Stachu po zapachu”.



Z okresu szkolnego na trwałe w historię mojego życia wpisała się po IV klasie indywidualna praktyka szkolna. Od nauczyciela i szefa praktyk Mariana Szwarca otrzymałem skierowanie do Żeglugi Gdańskiej. Trafiłem na statek pasażerski "Panna Wodna". Pływaliśmy w relacji Gdynia – Hel i Władysławowo. Poznałem wczasowiczkę, piękną dziewczynę z Warszawy, która po dwóch latach została moją żoną. Najbardziej zdziwiony był tym Marian Szwarz, który po ukończeniu szkoły stał się moim, zresztą nie tylko moim serdecznym przyjacielem.

Po zaliczeniu matury w 1965 roku w lipcu podjąłem pracę w Żegludze na Odrze we Wrocławiu. Zacząłem pływać na statku pasażerskim "Goplana". W trakcie jednego z rejsów po Odrze we wrześniu uczestniczyłem w akcji ratunkowej tonącego kajakarza. To było w rejonie ujścia Oławy. Otrzymałem za to pochwałę od ówczesnego dyrektora ŻnO Tadeusz Fleszara. W następnych latach pływałem na BM-kach. Nawet za granicę. Byłem w Berlinie, a potem w Holandii na BM-ce gdzie kapitanem był Jan Fedyk. Pływałem też na Turze O-33. Mechanik zwany "tata" pędził na statku bimber. Ja nie miałem skłonności alkoholowych, nie uczestniczyłem w próbach smakowych napoi produkowanych domowym sposobem. Pływałem też za kapitana na BM-5030. W 1969 r. urodził nam się syn (pierwsze dziecko w 1968 r. nam zmarło). Żona nie chciała mieszkać we Wrocławiu. Przeprowadziliśmy się do Warszawy. Zwolniłem się z ŻnO i przez krótki okres pracowałem w Zrębie Warszawa, przy produkcji dźwigów samojezdnych. Nie ta satysfakcja, nie to zadowolenie, co na statkach żeglugi. Zatrudniłem się, więc w Żegludze Bydgoskiej. Przez 5 lat pływałem na barkach motorowych do Niemiec, Belgii, Holandii. Wyrobiłem uprawnienia na Ren, w 1972 r. na odcinek Duisburg – Ebingen, a w 1974 r. do Koblenz. W 1975 r. po powrocie z rejsu zagranicznego zostałem wezwany do Komendy MO w Bydgoszczy na spowiedź. Przytoczono mi kilka faktów, co robiłem w czasie tego rejsu, które ja zresztą potwierdziłem. Zaczęto mnie w różny sposób zastraszać i namawiać na współpracę. Przestraszyłem się, bo zaczęto mieszać w to i rodzinę. Aby temu zapobiec przenieśliem się do pracy w Żegludze Warszawskiej. Zacząłem od stanowiska kapitana liniowego, czyli nadzór nad flotą i gdzie wypadł kapitan na statku to ja mustrowałem. Potem na Żubrze-21 woziłem piasek z Wisły. Pracowaliśmy w systemie 20 dni pracy 10 dni wolnego. Pasowała mi taka praca, bo w 1977 r. urodził nam się drugi syn.



Pociągnęło mnie na morze, o którym myślałem już po ukończeniu szkoły i złożyłem odpowiednie dokumenty w PLO w Gdyni. Otrzymałem wtedy odpowiedź negatywną. W 1980 pojechałem do PLO na rozmowę i dostałem przeniesienie służbowe. Zamustrowałem za marynarza na MS Andrzej Strug. Tak zaczęła się moja przygoda z morzem. Chrzest przy pierwszym przekraczaniu równika otrzymałem na pokładzie MS Szczawnicy, zwany przez marynarzy statkiem – zsyłką.

Wyłynęliśmy ze Szczecina 3.01.1981 r. z ładunkiem żywności do Angoli, port przeznaczenia Luanda. Płynęliśmy przez kanał Kiloński, Dakar, Senegal, gdzie

doładowano nam sól. Trwał akurat rajd Paryż – Dakar i mieliśmy okazję obejrzyć i podziwiać samochody rajdowe. W czasie rejsu przed dziobem statku ukazywały się delfiny, sprawiały wrażenie jakby nas pilotowały. Przy mijaniu równika odbyła się uroczystość mojego chrztu. Od Neptuna otrzymałem imię Draconus, co zostało odnotowane w odpowiednich dokumentach. Ceremoniał przezabawny zakończył się ogólną zabawą na pokładzie, zakrapianą piwem Żywiec. Po dopłynięciu do Luandy staliśmy zakotwiczeni na redzie przez 40 dni. Miałem okazję zwiedzić ten kraj. Byłem na wycieczce ok. 500 km w głąb lądu. Wrażenie zrobił na mnie wodospad Kulundala, podobny trochę do Niagary. Mogłem zobaczyć przepiękną afrykańską przyrodę, wśród której dość skromnie żyje sobie ludność, ale na swój sposób szczęśliwie. W Luandzie spotkałem trzech polskich misjonarzy. Zastąpił nam na statku bosman. Miał zawał serca i mimo szybkiej pomocy polskich lekarzy nie udało się go uratować. Właśnie ci misjonarze Werbliści odprawili mszę żałobną za duszę zmarłego bosmana. Jego ciało w trzech, włożonych jedna w drugą trumnach, spoczęło w luczku pomiarowym i tak przetransportowaliśmy je do Szczecina. W drodze powrotnej w porcie Ninar (Kongo) załadowaliśmy pełno statkowy ładunek logów (grube i bardzo długie bale drewniane) do Szczecina. Po drodze zawinęliśmy do Las Palmas po wodę i golenie kadłuba z “brody”. Czynność tą wykonywali płetwonurkowie.

Muszę wspomnieć epizod z pracy na MS Jurata. To był statek z serii tzw. ekspresowców duńskiej produkcji jak: Hel, Kuźnica, Władysławowo. Na pokładzie tego statku pływałem przez rok i zaliczyłem Indie, Bangladesz i Pakistan. 8 Lutego 1985 r. wracając do kraju wchodziliśmy do portu Rotterdam, kiedy radio odebrał sygnał SOS. Nadawał je tonący na morzu Północnym statek MS Busko Zdrój. Nasz kapitan zapewniał, że wszystko będzie w porządku. Po kilku dniach płynąc do gdańska, w śluzie Heltenau na pokład naszego statku wszedł jedyny uratowany członek załogi MS Busko Zdrój radiooficer Ryszard Ziemnicki. Rozbitkiem zajął się nasz lekarz okrętowy, pochodzący z Wrocławia ortopeda Władysław Pomianowski. R. Ziemnicki opowiedział o tragedii jego statku. W czasie sztormu nastąpiło przesunięcie na jedną burtę wadliwie umocowanego ładunku, statek przewrócił się i błyskawicznie zatonał. Część załogi wsiadła do tratwy ratunkowej. W czasie sztormu i niskiej temperaturze nie udało się zabezpieczyć tratwy przed zalewaniem wodą. W oczekiwaniu na ratunek Ryszard widział jak jego koledzy z wyczerpania i zimna tracili życie. On był ciepło ubrany i cały czas stał na tratwie, to pomogło mu utrzymać temperaturę ciała. To był dzień jego urodzin. Podjął go z tratwy spuszczonej na linie z helikoptera ratownik niemiecki. Rozbitek przetransportowany został do szpitala na wyspie Sylt. Kiedy stanęliśmy w Gdańsku na redzie przypłynęła motorówka i aby nie nadawać tej sprawie rozgłosu zabrała dyskretnie Ryszarda na ląd.

W czasie pracy w PLO pływałem na wielu statkach: Lechistan II, Bochnia, Czarnecki, Parandowski, Ceynowa. Stopniowo awansowałem, a po ukończeniu w 1990 r. kursu oficerskiego zamustrowałem jako III-ci na MS Kwidzyń. Po zdobyciu odpowiedniego stażu awansowałem na starszego oficera. W 1997 r. nastąpiło grupowe zwolnienie pracowników PLO. Od tego czasu musiałem pracy szukać sam na morzu, czy też na śródlądziu.

W 2001 r. trafiłem za starszego oficera na statek szkolno-badawczy MS Horyzont II, przez co miałem okazję być czterokrotnie na Spitsbergenie. Miło wspominać pobyt na tym statku. Jako jedno z ciekawszych wydarzeń to widziałem jak “cieli” się lodowiec, to jest, gdy olbrzymia powierzchnia lodu odrywa się od całości i wydaje niesamowity huk. Chodziłem po takim lodowcu z kolegą z Uniwersytetu Poznańskiego i trzeba powiedzieć, że mieliśmy dużo szczęścia i cało wróciliśmy na statek. Na lodowcu występują głębokie szczeliny i gdyby

ktoś z nas tam wpadł to już na zawsze. Po zmianie rektora Akademii Morskiej, przyszedł gość z Marynarki Wojennej i nastały inne czasy. Ja popłynąłem na kontrakt na niemieckim statku MS Mulhemberg. W trakcie rejsu po morzu Śródziemnym byłem świadkiem inwazji w porcie Iskanderun sprzętu wojskowego na Irak. Na mostku zmienialiśmy się z kapitanem, Niemcem zresztą. Ja miałem wachtę od 0:00 do 6:00 i 12:00 do 18:00. W trakcie mojej zmiany ok. 5:00 nad nasz statek nadleciał helikopter USA i wypytywał o port wyjścia, port docelowy, o załogę, czy są kobiety i dzieci, jaki mamy ładunek. Ustawił się prostopadle do sterowni i przesunął się razem ze statkiem tak, że widziałem tych dwóch pilotów. Na koniec dostałem "opr", że za blisko płynąłem lotniskowca. Odpowiedziałem, że mój statek nie jest okrętem wojennym, a wojna mnie nie interesuje. Dali nam spokój i odlecieli. Na tym statku oprócz nawigacji do moich obowiązków należało kreślenie kursów, nadzór nad za- i wyładunkiem. Muszę stwierdzić, że praca z tym kapitanem układała się bardzo dobrze, przyjacielsko i przyjemnie.

W 2005 r. odszedłem na skromną, ale zasłużoną emeryturę. Dorabiam do dzisiaj, gdzie tylko się da. Rozczarowali mnie armatorzy na śródlądziu. Zostałem parę razy oszukany. Nie wypłacili mi należne pieniądze za rejs. Musiałem dochodzić swoich należności sądownie. Jeszcze jedną mam sprawę w toku. Chwalę sobie ostatnie wakacyjne rejsy na zbiorniku Czorsztyńskim, na bocznokołowym statku pasażerskim Dunajec. Mam skromne życzenie, aby zdrowie dopisało jak najdłużej i pozwoliło mi przez parę lat popływać jeszcze na statkach.

Andrzej Samerek

WISŁOK - NYSA KŁODZKA - ODRA - REN

To rzeki, które przewinęły się przez moje życie, zostawiając mniejszy czy większy ślad. Wisłok to rzeka w Rzeszowie, miejscu, gdzie się urodziłem, niewiele jednak pamiętam, bo mając 2 lata wraz z rodzicami przeprowadziliśmy się do Nysy. Tu już królowała Nysa Kłodzka, którą pamiętam jako rzekę spokojną z dwoma jazami, jedną elektrownią i trzema mostami. Obecnie jazy zostały przebudowane w ramach zabezpieczenia miasta przed powodzią. W 1961 roku po ukończeniu szkoły podstawowej zdałem egzamin we Wrocławiu i zostałem przyjęty do Technikum Żeglugi Śródlądowej. Od tego też czasu związany jestem z rzeką Odrą.

W czasie pobytu w szkole naszym ulubionym miejscem były wały wzdłuż kanału żeglugowego, gdzie spacerując obserwowaliśmy wpływające do śluzy Zacisze statki. Nauka w szkole, życie w internacie i tak przeleciało całe 5 lat. W międzyczasie były też warsztaty na statku "Westerplatte", czyli skrobanie, malowanie itp. Po skończeniu drugiej klasy miałem praktykę na statku "Młoda Gwardia" dowodzoną przez kpt. Józefa Bąka. Pierwszy rejs do śluzy Łabędy z Wrocławia odbyliśmy z postojami w Brzegu, Opolu, Krapkowicach, Zdzieszowicach, Koźlu i stoczni Januszkowice Stare. W Stoczni tej "Młoda Gwardia" wyciągnięta została na pochylnię przez praktykantów za pomocą ręcznie napędzanych wyciągarek, podobnych do kieratów. Potem używając ręcznych szczotek drucianych czyściliśmy dno. Tym samym sposobem mieliśmy też przyjemność czyszczenia łańcuchów kotwicznych wyciągniętych na ląd w Opolu niedaleko amfiteatru. W trakcie dwumiesięcznej praktyki przez 2 kolejne lata zapoznaliśmy się z życiem na statku i pracami takimi jak mycie, sprzątanie, pomoc przy posiłkach, konserwacje i malowanie. Było też sterowanie, praca linami, obsługa wind oraz pełnienie wielu różnych służb.

W 1965 roku odbyłem praktykę indywidualną pływając na BM-5110 należąca do Oddziału Szczecin ŻnO. Na początku zapoznałem się z remontem silnika typ PUCK-120, w którym nowatorską metodą klejony był pęknięty blok. Czas na wykonanie remontu wykorzystywany został do malowania barki. W trakcie praktyki wykonaliśmy dwa rejsy Gliwice-Świnoujście przewożąc rudę w górę Odry i węgiel w dół. Kapitan nie miał na lądzie mieszkania pływał na barce wraz z żoną i małym dzieckiem. Było to bardzo kłopotliwe. Kontynuując rejs Zalewem Szczecińskim braliśmy pilota, kapitan nie posiadał uprawnień a o moich umiejętnościach nawigacyjno-manewrowych nie ma, co wspominać.

W 1966 roku przed maturą, aby zaliczyć locję, wraz ze Staszkiem Andrychiewiczem otrzymaliśmy zadanie wykonania mapy "Środkowo-Europejskich Dróg Wodnych". Oprócz tego musiałem jeszcze opracować samemu temat: "Rzeka Ren, charakterystyka i warunki nawigacyjne". To był pierwszy moment, kiedy pojawiła się rzeka Ren, z którą w dalszym moim życiu zawodowym związałem się na dłużej. Powracając do prac maturalnych to obie były do wykonania i zaliczenia pod nadzorem pana Mariana Szwarca bardzo cenionego i lubianego nauczyciela locji. Z panem Szwarzem zawodowo spotkaliśmy się jeszcze dwa razy. Pierwszy raz będąc w Szkole Morskiej na kursie "Obserwatora radarowego" w 1979 roku i drugi w komisji egzaminacyjnej na kpt. I kl. w latach 80 tych.

Po zdaniu matury pod koniec lipca rozpocząłem pracę w PP. Żegluga na Odrze we Wrocławiu. Obsadowiec pan Mieczysław Matuszewski skierował mnie na BM 5016 asystenta nawigatora. W tym czasie firma rozwijała się dynamicznie, przybywało dużo nowych statków, były to pchacze i barki motorowe. We wrześniu zostałem skierowany jako asystent na stanowisko bosmana na pchaczu TUR-O-35. Pchacza tego odbieraliśmy prosto z budowy ze stoczni w Tczewie. Kapitanem był Henryk Iwa wywodzący się z rodziny wodniaków. Jego ojciec pływał w tym samym czasie na holowniku "Witosław" potocznie zwanym "bombowcem".



W 1967 roku awansowałem na sternika i pan Mieciu skierował mnie na "TURa-O-43". Za kapitana był starszy kolega za szkoły Wacław Dzido pseudonim "Dzik", za mechanika Remigiusz Pytlarczyk a bosmanem Krzysztof Dobrowolski. Wszyscy byliśmy po TŻŚ i stanowiliśmy załogę młodzieżową. W tym czasie zdobyłem najwięcej praktyki z jazdy, manewrów i remontów silników. Poznałem bardzo szybko "święto tłoka", czyli

w dzień jazda, a w nocy naprawa silnika, gdzie bardzo często trzeba było wymieniać pierścienie tłokowe. Silniki Puck-120 stosowane w tamtych latach były bardzo awaryjne, zwłaszcza na pchaczach i wymagały częstych napraw, z którymi w większości załogi musiały radzić sobie same. Pływaliśmy wtedy całodobowo zarówno w dół jak i w górę Odry, rywalizując z innymi statkami. Były też postoje nocne w portach i miejscowościach na trasie, gdzie można było wyjść na ląd, do restauracji na kolacyjkę, czasami zakrapianą, z tańcami, szukając w ten sposób chwilowego relaksu od pracy. Następnego dnia rano jazda bywała z dolegliwościami i indywidualnymi wspomnieniami załogantów.

Latem 1968 roku pan Mieciu Matuszewski stwierdził, że muszę zacząć pływać za kapitana z racji posiadanego patentu porucznika i skierował mnie na BM-5093, którą przepłynąłem z Wrocławia do Gliwic. I tak zaczęło się moje kapitanowanie. Pływałem potem kolejno na Turze -O-45 i BM-5028.

W listopadzie zostałem wysłany do Tczewa po odbiór nowego pchacza "TUR-O-64". Wraz ze mną na pchaczu byli: za mechanika Józef Famulski absolwent TŻŚ, sternika Stanisław Wolski z warszawskiej szkoły żeglugi oraz za bosmana Marian Gryz rezerwista z Marynarki Wojennej. W pierwszy rejs popłynęliśmy z Tczewa do Gdańska z jedną "turówką", zbudowaną też w Tczewie.



W Gdańsku załadowaliśmy bawełnę z przeznaczeniem do portu Wrocław. Z Gdańska popłynęliśmy Wisłą, Brdą, kanałem Bydgoskim, Notecią, Wartą i naszą Odrą w górę. W Malczycach zatrzymała nas zima, a bawełna została wyładowana dopiero w następnym roku. Na tym pchaczu pływałem do jesieni 1970 roku "orając Odrę" jak to się między nami mawiało między Szczecinem a Gliwicami.

Pod koniec 1970 roku pan Mieciu oznajmił, że mam wizę i muszę zobaczyć "zachód", skierował mnie na BM-5031 za bosmana. Załadunek kostki granitowej odbył się we Wrocławiu, port docelowy Spijkenise w Holandii. Po przekroczeniu granicy inny świat, spotkania z różnymi statkami i zwyczajami. Mój pierwszy rejs po Renie. Statki i ruch floty na Renie, pobyt w Holandii zrobił na mnie wielkie wrażenie. Rejs trochę z przygodami głównie z racji ubożego wyposażenia naszych jednostek, z którym w dalszych latach naszego pływania musieliśmy sobie radzić. Mimo tych różnic żeglugowych Ren bardzo mnie zaciekał i pozostawił chęć poznania go bardziej w nawiązaniu do mojej pracy maturalnej.

W 1971 roku otrzymałem wizę na kolejny rok, przydzielono mi BM 5049 i już, jako kapitan pływałem do Holandii, Belgii i Niemiec. Będąc w Antwerpii w 1972 roku i oczekując na załadunek miedzi do kraju nadarzyła i się okazja przystąpienia do egzaminu na patent Reński.



Wraz ze starszymi kolegami Tadeuszem Rakiem i Janem Wyką przystąpiliśmy do egzaminu po uprzednim spełnieniu formalności i skompletowaniu dokumentów, w czym pomógł nam bardzo przedstawiciel pan Zabiegała. Egzamin zdaliśmy i staliśmy się posiadaczami patentu reńskiego na odcinku od Duisburga-Ehingen do otwartego morza Północnego. Tego samego roku z racji posiadanego patentu dykcja wymogła jazdę zimową na Zachodzie, kierując mnie na BM 5082 wraz z kpt. Józefem Wardeńskim, który po wypływaniu rejsów



po Renie przystąpić do egzaminu na patent. Po 2,5 miesiącach Józek zdał na patent, a ja zjechałem do Polski zostawiając miejsce następnemu kapitanowi i możliwość wypływania przez niego potrzebnych rejsów na patent. Przez następne lata pływałem na BM 5508 wyrabiając patent kanałowy i zdając na Patent Łabski, pływaliliśmy do Europy Zachodniej, Berlina i NRD w zależności od potrzeb.

W 1975 roku pojechałem do Czechosłowacji na "TURa-0-19", który wynajęty był przez firmę PBW Warszawa do przebudowy rzeki Łaby. W tym czasie Budimex z Polski budował nowe śluzy i jazy w górnej części Łaby, jak i remontował śluzy i jazy w innych miejscowościach. Naszym zadaniem było dostarczenie kamienia, przeholowanie pogłębiarki i refulerów oraz inne prace z tym związane. Po dwóch latach powróciłem do pływania po kraju i byłem kapitanem na Bizonie 89, 92, 164 oraz Muflonie-0-4 w systemie całodobowym.

BIZONA-0-100 odebrałem w 1983 roku ze stoczni Zacisze z przeznaczeniem do pływania za granicę. Stanowiliśmy zestaw z barką ZPO-8003, która musiała w Niemczech przejść komisję SUK. Próby SUK polegały na pomiarach prędkości jazdy na Renie, kotwiczenia, obracania i pomiarach hałasu. Dodatkowo nasz zestaw musiał przejść przegląd techniczny na wyciągu w Minden, łącznie z pomiarem grubości blach. Będąc w Rotterdamie obsługujący nas agent SUK-u wyraził wielkie zdziwienie, widząc na barce ładownie samotrymujące z podłogami blaszanymi. Barka miała pokrywy lukowe przesuwane i kotwice wyciągane windą hydrauliczną, co było w tym czasie nowością. Wadą tej barki była pionowa ściana rufowa, przez co tworzący się prąd powrotny w czasie jazdy hamował barkę, a przy pracy śrubami wstecz woda uderzała w tę ścianę, powodując opóźnienie w zatrzymaniu zestawu. Dalej życie przeniosło mnie na Muflona-0-7, którym pływałem zestawami całodobowo w relacji Szczecin-Świnoujście, praca ciekawa i trochę więcej wolnych dni w domu.

Od 1987 roku zacząłem ponownie pływać za granicę na barkach BM-5035, BM-5515. W 1993 r. objąłem po remoncie klasowym ze stoczni "Odra" we Wrocławiu BM-5509. Zaczęliśmy pływać już w składzie dwuosobowym. Barka po przebudowie posiadała dwie ładownie samotrymujące z podłogą stalową, zbiorniki balastowe w międzyburciu oraz przedziały wodoszczelne podpodłogowe w ładowniach. Jedynym mankamentem była praca silników typu SKL-270 KM, przy której powstawały mocne drgania powodujące nawet pęknięcie blach dennych kadłuba. W drugiej połowie lat 90-tych nadszedł czas dzierżaw. Zakładaliśmy firmy i na zasadzie umowy dzierżawnej pływaliliśmy barkami na własny koszt. Szefostwo "Odratrans" wymuszało na nas podpisanie umowy, która była dość niekorzystna dla dzierżawców. Dzięki posiadanym uprawnieniom pływaliliśmy bardzo dużo do Europy Zachodniej. Jeśli byłyby ładunki, krótsze czasy oczekiwań w portach i kasy nie pochłaniały niezbędne remonty na statkach to wychodziliśmy z lekkim zyskiem. Głównie przewoziliśmy cement w workach do Holandii, nawozy, koks, węgiel do Niemiec oraz z Hamburga pasza do Polski. Po przedstawieniu przez "Odratrans" kolejnych zmian warunków umowy dzierżawy, które nas nie satysfakcjonowały, po 35 latach pracy rozstałem się z firmą. Forma pożegnania zaserwowana przez dyrekcję była delikatnie mówiąc niesympatyczna. Pozostał niesmak...

W 2002 roku dostałem propozycję pracy za sternika na niemieckim statku MS Heinz Huber. Propozycję przyjąłem, nie muszę zaznaczać, że znacznie korzystniejszą

niż w "Odratrans". Tak znalazłem się na Renie. Po wypływaniu i poznaniu rzeki od Duisburga w górę postanowiłem przystąpić do egzaminu na dalszy odcinek od Ehingen do Manheim. Egzamin zdałem i zostałem posiadaczem patentu reńskiego z Manheim do otwartego morza Północnego.



W 2007 roku podjąłem pracę w firmie Bergschneider na statku MS Morane, jako kapitan. Następnym statkiem był MS Anthrazit. Pływając na tych statkach poznałem Ren tak jak wcześniej Odrę. W tej sytuacji zdecydowałem się na zdobycie uprawnień na ostatni odcinek z Manheim do Iffezheim. Egzamin zdałem i od tego czasu miałem możliwość pływania od Bazylei do otwartego morza. W 2011 roku przestałem pływać i przeszedłem na emeryturę. Kiedy obecnie przejeżdżam mostem nad Odrę, cichą i pustą brakuje mi widoku statków i jakoś żal...

Kiedy jeszcze pływałem w Niemczech, mój serdeczny kolega Bronek Kotwicki zaciągnął mnie na spotkanie Bractwa Mokrego Pokładu. Forma spotkań, widok kolegów i idea Muzeum Odry eksponowania zabytkowej floty wciągnęło mnie do działalności w Bractwie. Współdziałając z FOMT pomagam przy dalszym tworzeniu i eksponowaniu zabytkowych statków i uczestniczę w różnych programach propagujących historię i ideę wznowienia żeglugi śródlądowej. Jako emerytowi pozostały w szufladzie patenty i uprawnienia, a w głowie wspomnienia łódziarskie oraz tęsknota za tym, co było. Pozostaje jeszcze małe marzenie by barki powróciły na Odrę...

Z pozdrowieniami łódziarskimi.
Kpt. Wojciech Kato

REAKTYWACJA SZKOŁY. DO ILU RAZY SZTUKA?

Tytułowe pytanie dotyczy reaktywowania we Wrocławiu szkolnictwa żeglugowego. Jest zasadne dlatego, że dwa dotychczasowe podejścia do tematu nie przyniosły jak dotąd oczekiwanego rezultatu. Ich proveniencja różni się tym, że za pierwszym razem była to inicjatywa oddolna, skierowana do władzy samorządowej Wrocławia przez szerokie środowisko żeglugowe. Drugie "podejście" miało niejako charakter odwrotny, gdyż była to inicjatywa odgórna skierowana do pozytywnie zaskoczonego tegoż środowiska a pochodząca z nowo utworzonego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ogłoszenie na konferencji w Urzędzie Wojewódzkim przywrócenie Wrocławowi statusu stolicy polskiej żeglugi śródlądowej miło połączyło niejedno żeglugowe serce.

Pierwsza inicjatywa z roku 2006 pomimo pozornego sukcesu nie przyniosła rezultatu, gdyż wynik negocjacji z władzami Wrocławia był kompromisem. Ze strony władz nie było np. zgody na utworzenie po gimnazjalnego technikum, lecz tylko policealnej szkoły dla dorosłych. To przesądziło o braku chętnych i nie wykonaniu tzw. naboru. Kompromis był wówczas koniecznością, gdyż organem prowadzącym szkołę wg ówczesnego prawa mógł być tylko samorząd.

W roku 2016 sytuacja, jak się zdawało, była o wiele lepsza. Uchwalona nowa ustawa o działach administracji rządowej (Dz. U. 2016. Poz. 1954) pozwalała na powrót do istniejącej przez wiele lat formuły szkolnictwa resortowego, w której organem założycielskim i prowadzącym szkołę jest minister właściwy dla żeglugi śródlądowej. Nasza radość za każdym razem była wielka i autentyczna, za każdym też razem niestety niespełniona. Moje osobiste odczucia z roku 2006 oraz działania, wydarzenia, decyzje i reakcje z lat 2016/2017 przedstawiam poniżej w dwóch odsłonach odległych czasowo o 10 lat.

Odsłona 1, rok 2006

We Wrocławiu odbywa się organizowana przez Politechnikę Wrocławską oraz Fundację Otwartego Muzeum Techniki VIII Krajowa Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzeczno Polskiego, której pokłosiem jest wydanie książki pod red. Stanisława Januszewskiego, Dziedzictwo morskie i rzeczno Polskiego. W trzeciej części tej książki zatytułowanej Dziedzictwo dla przyszłości znalazł się tekst napisany przeze mnie. Oto jego fragmenty.

Navigare necesse est – owa starożytna maksyma o żeglowaniu, która jest koniecznością, towarzyszyła wszystkim uczniom Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej im. Mjra Henryka Sucharskiego we Wrocławiu. Ta zasłużona dla miasta, nadodrzańskiego regionu i Polski placówka, która przez lata wykształciła około piętnastu tysięcy fachowców dla żeglugi śródlądowej i gospodarki wodnej, w 2002 roku obchodziła 55-lecie swojego istnienia. Z tej okazji zorganizowany został IV zjazd absolwentów. Już wtedy wszelkie znaki na niebie i ziemi wskazywały, że niedługo przy ul. Brücknera 10 nie będzie popularnej śródlądówki.

Dla absolwentów, którzy licznie stawili się 20 kwietnia 2002 roku w szkolnych murach, ta wiadomość była prawdziwym szokiem, bowiem ich droga życiowa i kariera zawodowa oraz umiejętność radzenia sobie z trudami życia były i są najlepszym dowodem na to, że szkoła nie tylko dała im dobre podstawy zawodu, ale i równie dobrze przygotowywała do życia.

A przybyli prawie z całego świata, najdalej – aż z Vancouver w Kanadzie i ze Stanów Zjednoczonych, z całej Europy i prawie wszystkich zakątków kraju. Ci, którzy pracują i mieszkają w Niemczech tworzą tam prawdziwe wrocławskie lobby w żegludze śródlądowej, tym samym udowadniając, iż potrafimy już sobie radzić w Unii Europejskiej. Szkoła do jej ostatecznego wygaszenia istniała 58 lat. Wielka polityka lat 1982–1992 spowodowała wstrzymanie rozwoju szkoły. Z różnych przyczyn nastąpiło zmniejszenie liczby uczniów i zawieszenie nauczania w niektórych zawodach. Ostatnie lata to lata walki o tę szkołę. Niestety na dziś walki przegranej. W ramach zmian w funkcjonowaniu państwa szkoły przekazano samorządom, a te, mając inną perspektywę oglądu spraw państwowych, w wielu przypadkach nie chciały podjąć trudu prowadzenia szkół zawodowych. Tak stało się też i we Wrocławiu. 18 października 2001 r. Rada Miasta Wrocławia postanowiła wygasić kształcenie zawodowe marynarzy śródlądowych. Tak jakby Odra, nad którą leży miasto Wrocław, która łączy Śląsk z Ziemią Lubuską, Pomorzem i samym morzem, przestała płynąć. Tak jakby inne polskie rzeki, jeziora i kanały nie potrzebowały życzliwych i wykształconych gospodarzy. Tak jakby Polska nie potrzebowała gospodarki wodnej.

Na przywoływanym już wcześniej IV zjeździe absolwentów rzeczywisty i prawdziwy twórca potęgi szkoły, wieloletni jej dyrektor – Tadeusz Cieśla, gdy po raz ostatni w życiu, w auli szkolnej przemawiał do absolwentów, nauczycieli i ostatnich już uczniów szkoły przedstawił syntezę dokonań szkoły w okresie, gdy nią kierował. Mówił między innymi: “Zadaniem każdej szkoły, w każdym czasie i w każdej sytuacji, jest spełnianie trzech podstawowych funkcji: dydaktycznej, wychowawczej i opiekuńczej”. Tej szkole udało się w znacznej mierze wszystkie te funkcje zrealizować. Świadczy o tym szeroki wachlarz różnych dziedzin życia społecznego, w których uczestniczyło lub uczestniczy wielu jej absolwentów. Wielu piastowało lub piastuje kierownicze stanowiska w różnych przedsiębiorstwach i instytucjach. Niektórzy przekazują swoją wiedzę i doświadczenie życiowe młodzieży szkolnej i akademickiej. Jeszcze inni byli lub są kapitanami, mechanikami statków morskich i śródlądowych, oficerami Marynarki Wojennej, Wojska Polskiego, Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej, a wielu prawnikami, konstruktorami statków, aktorami, pracownikami urzędów, pisarzami, poetami, a nawet księżmi i zakonnikami.

Pewna część, która znalazła się poza granicami kraju, często bez znajomości języka kraju przebywania, w obcym środowisku, w wielu przypadkach bez pieniędzy, jakichkolwiek znajomości, szybko przystosowała się do nowych warunków, zdobywała odpowiednią pozycję zawodową. Najczęstszym czynnikiem, decydującym o powodzeniu, była wiedza zdobyta w szkole. Nie czuje się też szkoła przegraną w swej działalności wychowawczej. Nie produkowała przecież bublei, nikomu niepotrzebnych, nie wytwarzała towarów bez możliwości ich zbycia. Jej produkt jest myślący, wartościowy, dobrze przygotowany do życia, potrzebny krajowi, rodzinie, społeczeństwu. A nad występującym, znikomym marginesem aspołecznym należy ubolewać, bo mówić nie warto.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że także dzięki pobytowi w szkole, jej absolwenci zaznaczają swoją obecność w życiu społeczeństwa, nie prymitywną, tak obecnie rozpowszechnioną demagogią i pustostłowiem, lecz czynem, solidną, rzetelną i w pełni wymierną pracą. Najpoważniejszy jest wkład szkoły w rozwój i promocję Wrocławia.

Żadna inna szkoła w mieście nie może jej pod tym względem dorównać. Jej uczniowie przepracowali dziesiątki tysięcy godzin przy zbieraniu cegieł dla zniszczonej Warszawy, odgruzowywaniu Wrocławia, budowie drugiej nitki tramwajowej od Placu Kromera do Fabryki Włókien Sztucznych. Odgruzowując i porządkując bulwary nad Odrą od Mostu Uniwersyteckiego do Grunwaldzkiego uczniowie w mundurach umożliwili romantyczne spacerowanie nie tylko zakochanym. To dzięki ich pracy nastąpiło wcześniejsze uruchomienie fabryki makaronu na Różance. Wieloma tysiącami roboczogodzin uczniowie szkoły dołożyli swoją cegiełkę do terminowego oddania społeczeństwu Panoramy Racławickiej i Szpitala 40-lecia. Przez dłuższy czas pracowali ofiarnie przy urządzeniu i porządkowaniu grobów poległych w wojnach światowych żołnierzy polskich na oporowskim cmentarzu. Przytoczone tu prace to tylko przykłady wielu działań szkoły dla Wrocławia. (...) Słowa te przyjęliśmy jako podziękowanie dla nas, wychowanków dyrektora.

Żegluga śródlądowa w Polsce po roku 1989, pomimo zmniejszenia floty i przewozów, ciągle jednak istniała, szybko dostosowując się do wymogów gospodarki rynkowej. Istniejące przedsiębiorstwa armatorskie ulegały przekształceniom, których celem było osiągnięcie wysokiej rentowności. Powstawały nowe, prywatne, czasem rodzinne firmy armatorskie dysponujące jednym, dwoma albo wyjątkowo kilkunastoma statkami. Potrzeba reprezentowania wspólnych interesów spowodowała, że utworzyły one Związek Polskich Armatorów Śródlądowych. Polskie zestawy pchane i barki motorowe stawały się coraz bardziej widoczne na drogach wodnych Europy a polscy marynarze żeglugi śródlądowej szybko zyskiwali opinię doskonałych fachowców i byli chętnie zatrudniani przez armatorów niemieckich, holenderskich, francuskich i innych. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej znacznie ułatwiło poruszanie się polskiej floty statków śródlądowych po Europie a tym samym zwiększyło zapotrzebowanie na przewozy tym rodzajem transportu.

Nagle okazało się, że główną barierą rozwoju polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej może być brak wykwalifikowanych kadr. Podobnie ukształtowała się także sytuacja w śródlądowym przemyśle okrętowym. Zreorganizowane, często prywatne stocznie, pozyskując coraz więcej zamówień na budowę i remonty statków zaczęły odczuwać braki kadrowe. Okazało się, że polscy stocznioi śródlądowi są chętnie przyjmowani do pracy m.in. w stoczniach skandynawskich, a także w polskich stoczniach morskich. Prognozę braku kadr przedstawiały także przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego oraz administracje dróg wodnych. Lansowane przez ważnych urzędników oświatowych Wrocławia w latach 2001-2002 twierdzenie, że Zespół Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej produkuje bezrobotnych okazało się całkowicie nieprawdziwe.

W roku 2005 z inicjatywy Związku Polskich Armatorów Śródlądowych zawiązała się nieformalna grupa osób, której celem stało się reaktywowanie we Wrocławiu szkoły przygotowującej specjalistów dla żeglugi śródlądowej, stoczni rzecznych i gospodarki wodnej. W skład grupy oprócz przedstawicieli Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz największego polskiego armatora śródlądowego ODRATRANS S.A. weszli właściciele i prezesi stoczni śródlądowych, reprezentanci Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Urzędu Żeglugi Śródlądowej, a także członkowie "Bractwa Mokrego Pokładu", działający w ramach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, w tym byli nauczyciele zlikwidowanej szkoły.

Rozpoczęły się rozmowy w Wydziale Edukacji Urzędu Miejskiego Wrocławia. Uczestniczący w pierwszych spotkaniach wiceprezydent Wrocławia Jarosław Obremski od początku odnosił się przychylnie do przedstawianych postulatów i propozycji. Dyrektor Wydziału Edukacji Lilla Jaroń prezentując aktualne możliwości formalno-

prawne i organizacyjne akceptowała wszystkie propozycje w nich się mieszczące. Grupa negocjacyjna składająca się w dużej części z absolwentów szkoły z zalem musiała pogodzić się z kategorycznym stwierdzeniem, że nie jest możliwy powrót do dawnej siedziby przy ul. Brucknera 10. Z satysfakcją przyjęto natomiast zapowiedź oddania dla celów szkoleniowych statku szkolnego "WESTERPLATTE II". Uczestnicy rozmów, pamiętający przegraną walkę o szkołę z lat 2001-2002 widzieli ogromną korzystną różnicę zachowań aktualnych władarzy wrocławskiej oświaty.



Na początku 2006 r. zapadła decyzja, że we Wrocławiu od roku szkolnego 2006/2007 będzie możliwe kształcenie w następujących zawodach:

- technik żeglugi śródlądowej w 2-letniej szkole policealnej,
- monter kadłubów okrętowych po gimnazjalnej zasadniczej szkole zawodowej,
- monter budownictwa wodnego po gimnazjalnej zasadniczej szkole zawodowej.

Oddziały kształcące w tych zawodach powstaną w Zespole Szkół nr 18 przy ul. Młodych Techników we Wrocławiu. Powodzenie przedsięwzięcia zależało wyłącznie od udanej rekrutacji młodzieży. Błędne, jak się zdaje, wylansowanie wśród młodzieży i rodziców opinii, że "tą lepszą" szkołą jest liceum profilowane było jedną z przyczyn niepokoju pracodawców o pozyskiwanie wykwalifikowanych pracowników.

Pracodawcy, którzy zainicjowali i przeprowadzili proces reaktywowania we Wrocławiu kształcenia w zawodach żeglugowych i stoczniowych wykazali zrozumienie prawdy, że bez właściwie przygotowanych pracowników przedsiębiorstwo nie może liczyć na sukces. Dowodem na to jest przedstawienie zarówno przez Związek Polskich Armatorów Śródlądowych jak i przez przedsiębiorstwa stoczniove wyjątkowo bogatej i kompleksowej oferty dla przyszłych słuchaczy i uczniów szkoły. Wszyscy pracodawcy zadeklarowali, w formie pisemnej, gotowość zorganizowania i przeprowadzenia praktyk zawodowych. Stocznie wyraziły gotowość do przyjęcia uczniów na przewidywane w programach nauczania zajęcia praktyczne. Oferowana przez armatorów możliwość odbycia przez wszystkich uczniów i słuchaczy dodatkowych praktyk na statkach zarówno w kraju jak i za granicą będzie okazją do doskonalenia umiejętności praktycznych jak też pozwoli zaspokajając, naturalną

wśród młodzieży, ciekawość świata w najtańszy z możliwych sposobów. Przedsiębiorstwa stoczniowe i amatorskie przygotowały i wydały materiały dla przyszłych uczniów i słuchaczy, w których prezentują się jako ich przyszli pracodawcy. Połączenie oferty edukacyjnej ze swoistą ofertą pracy było zjawiskiem zupełnie wyjątkowym.

Pozostaje wiara w sukces przedsięwzięcia. Mimo usilnych starań nie udało się uruchomić wrocławskiej szkoły żeglugi śródlądowej. Pozostała jednak wiara, którą już 20 kwietnia 2002 roku wyraził nieodżałowanej pamięci dyrektor Tadeusz Cieśla mówiąc: “Wierzę niezłomnie, że (...) przed szkołą i żeglugą śródlądową znowu zaświeci słońce, ożyje Odra, Warta, Noteć, Wisła, bo przecież niepodważalną rzeczą jest, że “navigare necesse est”.

Odsłona 2, rok 2016

Powstaniu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej towarzyszyło ukazywanie się na stronach internetowych, związanych z żeglugą i środowiskiem żeglugowym wielu informacji i materiałów dających nadzieję na szybki rozwój żeglugi śródlądowej w tym reaktywację szkolnictwa żeglugowego we Wrocławiu. Poniżej przedstawiam niektóre z tych materiałów wg własnego wyboru.

Wojewoda Dolnośląski Paweł Hreniak był gospodarzem spotkania “Górna Odra dla Gospodarki Kraju”. Do Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu udało się zaprosić m.in.: Ministra Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka, Wiceministra Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Jerzego Maternę, Ministra Skarbu Państwa Dawida Jackiewicza i Wiceministra Energii Grzegorza Tobiszowskiego. Było to spotkanie poświęcone rządowym planom przywrócenia żeglowności na Odrze i możliwości wykorzystania rzeki przez przedsiębiorców. Wśród gości, oprócz Ministrów, byli też szefowie stref ekonomicznych, spółek skarbu państwa, przewoźników i samorządowców. Wojewoda mówił w czasie konferencji o konieczności rozmowy z przedsiębiorcami na temat przyszłości Odrzańskiej Drogi Wodnej.

- Chcemy do tego dialogu zaprosić wszystkich – chcemy doprowadzić do takiej sytuacji, że przedsiębiorstwa w swoich strategiach rozwoju zapiszą transport wodny jako coś oczywistego – podkreślił Wojewoda Paweł Hreniak. Przed spotkaniem Ministrowie i Wojewoda Dolnośląski odwiedzili Malczyce i plac budowy stopnia wodnego.

Jeszcze rok temu taka informacja musiałaby zostać zakończona znakiem zapytania z wykrzyknikiem. Dzisiaj możemy już pisać o ponownym otwarciu TŻŚ we Wrocławiu. Dużo musiało się wydarzyć. Od początku istnienia Stow. Absolwentów podejmowaliśmy liczne próby działań zmierzających do odtworzenia naszej szkoły. Wbrew optymistycznym, żeby nie powiedzieć wojowniczym podpowiedziom naszych kolegów, absolwentów zdawaliśmy sobie sprawę, że niemożliwe jest odtworzenie szkoły w poprzednim kształcie i miejscu.

Informację o reaktywowaniu szkoły napisał na portalu Waldemar Rybicki Przewodniczący Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ. W całości pozwolę sobie ją przytoczyć: “Kilka lat temu wydawało się, że prawie osiągnęliśmy cel. Była wstępna lokalizacja i zasygnalizowana dobra wola Wrocławskiego Wydz. Oświaty. Niestety skończyło się na propozycji utworzenia klas zasadniczych o specjalności żeglugi śródlądowej przy ZS Nr 18. Nie zgodziliśmy się na to. Naszym celem była szkoła z możliwością uzyskania matury. Nie mamy nic przeciwko nauczaniu na poziomie szkoły zasadniczej, zwłaszcza jeśli chodzi o specjalizację stoczniową, ale młodzież musi mieć wybór. Od tamtej pory w sprawie szkoły właściwie nie działa się nic. O temacie nie dawaliśmy zapomnieć my jako Zarząd

Stowarzyszenia. Wspomagali nas koledzy z Rady Kapitanów, czasami ktoś wspominał o szkole podczas licznych konferencji poświęconych żegludze, przeważnie nic nie wnoszących do sprawy. Jedno było i nadal jest pewne. Istnienie i pozycja szkolnictwa żeglugowego zawsze będą pochodną kondycji żeglugi śródlądowej w Polsce. Wszyscy wiemy, że przez ostatnie lata żegluga śródlądowa w Polsce praktycznie przestała istnieć. Jakaś mikro komórka żeglugowa przy Min. Infrastruktury istniała właściwie po to, aby urzędowo tłumaczyć, dlaczego się nie da.

Sytuacja zmieniła się po utworzeniu nowego rządu. Zrealizowane zostało to, o co całe środowisko wodniackie postulowało od ponad dekady. Powstało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Tym samym zaczął się - mamy nadzieję - czas korzystniejszy dla żeglugi śródlądowej. Zaległości są ogromne i samo powstanie ministerstwa ich z dnia na dzień nie rozwiąże, ale już są ważne decyzje (np. zmiana funkcji zbiornika Racibórz czy renegocjowanie umowy z Niemcami o regulacji dolnej Odry) oraz deklaracje.

Podczas wizyty we Wrocławiu pan minister M. Gróbarczyk oświadczył, że centrum żeglugi śródlądowej w Polsce będzie we Wrocławiu. Bardzo aktywnie plany te wspiera wojewoda dolnośląski pan Paweł Hreniak, który w porozumieniu z MG MiŻS już czwartego marca 2016 powołał Zespół ds. Restrukturyzacji Żeglugi Śródlądowej, działający przy wojewodzie dolnośląskim. Wnioski z prac Zespołu za pośrednictwem urzędu wojewody przesyłane są do ministerstwa. W skład Zespołu wchodzi: dyr UŻS we Wrocławiu, dyr RZGW, przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego, przedstawiciel wrocławskich radnych, członek Zarządu Rady Kapitanów oraz piszący te słowa.

Zarząd Stow. Absolwentów od swojego powstania brał udział w niemal wszystkich inicjatywach mogących się przysłużyć rozwojowi żeglugi śródlądowej w Polsce. Jeszcze w momencie organizowania się MG MiŻS wystaliśmy do pana Ministra M. Gróbarczyka list otwarty, w którym przedstawiliśmy oczekiwania naszego środowiska i deklarowaliśmy nasze poparcie dla wszelkich inicjatyw służących dobru żeglugi. W tym samym liście apelowaliśmy o przywrócenie we Wrocławiu szkolnictwa żeglugowego, do czego jesteśmy przygotowani i w czym będziemy pomagać, jeśli takie decyzje zapadną.

Z ogromną satysfakcją i radością mogę dziś poinformować, że decyzją Ministra G MiŻS i Wojewody Dolnośląskiego od przyszłego roku szkolnego zostaje reaktywowane TŻS we Wrocławiu. Niestety nie na Brucknera, chociaż jako Stowarzyszenie bardzo staraliśmy się o lokalizację w budynku po naszych byłych warsztatach szkolnych, obecnie siedzibie gimnazjum. Nie udało się, mam cichą nadzieję, że na razie. Działalność szkoła rozpocznie w budynku gimnazjum (wg prognoz od przyszłego roku wygaszanego) przy Z S nr 18 przy ulicy Młodych Techników. Czekamy jeszcze tylko na ostateczne uchwalenie ustawy, która umożliwi powstanie szkoły resortowej, czyli opcji dla nas najbardziej korzystnej". Tyle Waldek Rybicki.

Co dzisiaj?

Ano w Dzienniku Urzędowym Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ukazało się Zarządzenie Nr 6 z dnia 24 lutego 2017 r. w sprawie utworzenia Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, w którym również nadano szkole statut (75 stron). Brakowało do szczęścia już tylko lokalizacji (adresu) oraz dyrektora szkoły. Ten stan zawieszenia trwa do dziś. Realizm nakazuje przypuszczać, że istniejąca formalnie szkoła w roku szkolnym 2017/2018 działalności nie rozpocznie. Szkoda. Może za rok się uda i będziemy mogli powiedzieć: do trzech razy sztuka.

Henryk Pierchała

RELACJA Z MAJOWEGO (2017) SPOTKANIA BRACTWA MOKREGO POKŁADU

Pływaliliśmy po Dunaju

Niestety tylko opisowo. Inspiracją tematu spotkania była książka pt. "Latarnia małego żeglarza", autora Jana Navratila, który wspomina swoje przedszkolne lata spędzone na barce bez napędu SDP 6714. Jego ojciec był szyprem i tak, jak u nas bywało na barkach pływali całymi rodzinami. Skrót SDP przed numerem barki to Slovenska Dunajska Plavba, portem macierzystym była Bratysława. Okres II wojny światowej. Janko swój pobyt na barce zaczyna od opisu wyładunku z barki cukru bezpośrednia na turecki statek morski w porcie Gałac, miasto we wschodniej Rumunii na lewym brzegu Dunaju. Potem z ładunkiem soli barka holowana była aż w rejon Niemiec. Z uwagą i sentymentem uczestnicy spotkania wysłuchali fragmentów z książki, których treść przypominała dawne czasy pływania po Odrze na barkach bez napędu. Tym razem popłynęliśmy Dunajem.



Jest to druga, co do wielkości rzeka Europy, liczy 2845 kilometrów. Jedyna, która płynie równoleżnikowo z zachodu na wschód. Początek swój bierze w Niemczech z połączenia rzek Breg i Brigach na stokach Schwarzwald w pobliżu miasta Donaueschingen w Badenii-Wittenbergi. To niby źródło zostało obudowane i powstała sadzawka, do której turyści wrzucają tradycyjnie monety. Jest to 2780 km Dunaju. Jak z tego wynika kilometraż rzeki zaczyna się od jej ujścia, a dokładnie km 0 to latarnia w Sulinie, na jednej

z odnóg delty. Rejs po Dunaju rozpoczęliśmy od kilometra 2411,5 tj. od wypłynięcia z kanału Men-Dunaj. Kapitanem był Władysław Stypczyński, bo jako jedyny z nas miał okazję w tym rejonie pływać.

Pod koniec 1992 r. Słowacy zakupili od nas dwa Muflony i trzeba było przeprowadzić je do Bratysławy – wspomina Władysław. Podjąłem się tego zadania, bo mam uprawnienia na cały Ren. Muszę przyznać, że kanał Men – Dunaj zrobił na mnie wrażenie. Rzeczywiście jest to droga wodna XXI wieku. Mogą pływać statki o zanurzeniu 2,80 m. Podkreślić muszę, że Niemcy budowę tej drogi wodnej zaplanowali już w 1922 r. Podziwiać konsekwentne realizowanie zamierzeń. Oj, przydałoby się to u nas.

Wracając do rejsu, niestety nastąpiła zmiana planów i Muflony zostawiliśmy w Regensburgu (Ratzbona) km 2379,7 Dunaju. Byliśmy pierwszym w historii zestawem polskim w tym rejonie. Na statkach powiewała jeszcze nasza flaga. Dalszy rejs Dunajem kontynuowaliśmy na podstawie przewodników. Na 2200 kilometrze mijamy Pasawę (Passau) miasto trzech rzek. Do Dunaju wpływają tam Inn i Ilz. Kawałek dalej wpływamy do Austrii. Tu Dunaj mocno meandruje. Najbardziej ostre zakole rzeki to rejon Schogener Schinge (2188 km), na którym musimy zmienić kurs naszego wirtualnego statku o prawie 180 stopni.

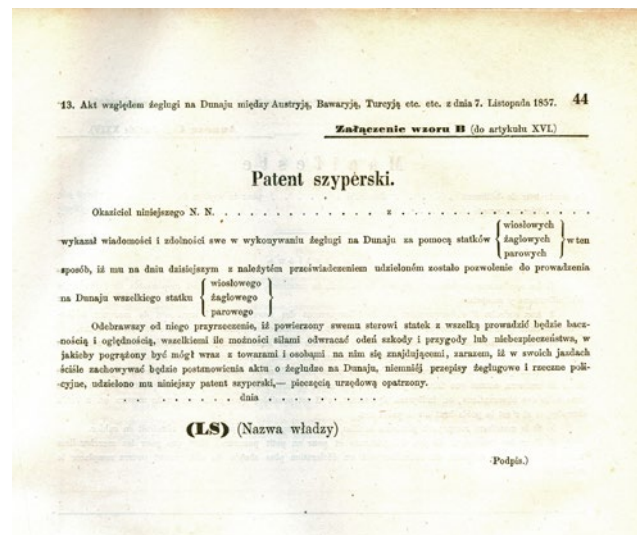
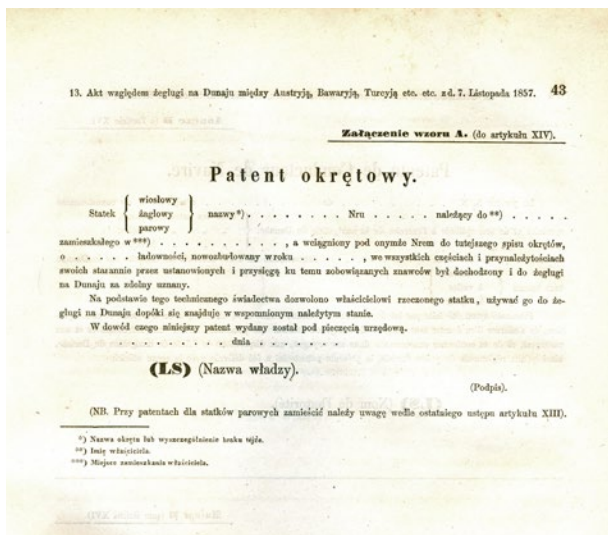


Po 43 kilometrach wpływamy w rejon przepięknej doliny Dunaju Wachau. Otaczają nas zielone wzgórza, winnice i częste skalne występy. Na kilometrze 2128,9 najbardziej uprzemysłowione miasto Austrii Linz, po 100 kilometrach płyniemy przez Wiedeń, potem już Słowacja i Bratysława (1870 km). Poniżej Bratysławy zaporą Gabčíkovo i park krajobrazowy Dunajskie Łęgi. Platanina, odnóg, starorzeczy, stawów, wysepek, bagien, moczarów i lasów łągowych. Wpływamy na Węgry.

Km 1720 Esztergom – węgierskie Gniezno, na wzgórzu zamkowym archikatedra założona w 960 roku. Dalej km 1650 to na prawym brzegu Buda, a na lewym Peszt. W sumie Budapeszt, z przepięknym nad samym brzegiem budynkiem parlamentu i mostem Arpada. W przyspieszonym tempie płyniemy przez chorwacki Vukovar (1335 km), serbski Nowy Sad (1254 km) miasto wielu kultur (25 narodowości) i 5-cio kilometrową wzdłuż Dunaju promenadą. Dalej Belgrad (1167 km) miasto, gdzie spotykają się kultury Wschodu i Zachodu. Km 1075 granica serbsko – rumuńska i rejon tzw. dzicy Djerdapu. Potem przewężenia skalne Żelazne Wrota (Żelazna Brama) 1025 km to najciekawszy i najdłuższy kanion rzeczny w Europie, rozdziela Karpaty i Góry Wschodnio Serbskie. Na km 964 po stronie serbskiej przepływamy obok twierdzy Golubac, gdzie z rąk Turków poległ nasz najszlachetniejszy rycerz Zawisza Czarny, upamiętnia to umieszczona tam tablica i nazwa wypływającego źródła. Od km 955 Dunaj jest granicą Rumunii i Bułgarii, potem na terenie Rumunii wpływa deltą do Morza Czarnego udostępniając miejscami swój lewy brzeg Mołdawii i Ukrainie. Aby nie zabłądzić baliśmy się tam wpłynąć.



Jako ciekawostkę Janusz Fąfara udostępnił nam oryginalny dokument z 1858 r. Dziennik Urzędu Krajowego Okręgu Administracyjnego Krakowskiego zawierający akt regulujący żeglugę na Dunaju.



Oprócz przepisów, przedstawione są wzory dokumentów uprawniających do pływania po tej rzece. Rozsądna polityka Austro-Węgier zezwalała na swobodne uprawianie żeglugi po Dunaju. Musimy się przyjrzeć, jak wygląda to obecnie.

Mikroretencja

Kolejny temat zaprezentował Ryszard Majewicz. Zagadnienie dość obszerne, ale brat Ryszard przedstawił to krótko i dość obrazowo. Omówił to na przykładzie planowanego opodatkowania nieruchomości od opadów. Wysokość podatku naliczana ma być od powierzchni dachu. Tymczasem istnieją osiedla, które posiadają już mikro zlewnie, przy zabudowaniach przeważają tereny zielone i gram wody opadowej nie trafia do miejskiej kanalizacji. Konkludując wystąpienie Ryszard podkreślił, że podatek nie powinien być uzależniony od powierzchni dachu, a od powierzchni wybetonowanej, bo stamtąd wszystkie opady spływają do sieci kanalizacyjnej. Za przykład dał teren wokół galerii Magnolia. A właśnie takich terenów we Wrocławiu jest wiele.

Kończąc spotkanie omówiliśmy szereg spraw organizacyjnych. W najbliższym czasie czeka nas wiele imprez i jubileuszy. W drugiej połowie maja Irena wypływa w rejs do Kostrzyna, kontynuując ubiegłoroczną "Odrzańską Odyseję". 15 lat temu w czerwcu odbyło się spotkanie zespołu założycielskiego Bractwa Mokrego Pokładu. Rocznicę tę będziemy czcić we wrześniu. Na początku lipca organizowany jest zjazd absolwentów wrocławskiej szkoły żeglugi z okazji 70 rocznicy jej utworzenia. Dnia 26 czerwca br. przez Wrocław przepływać będzie "Flis Odrzański", którego uczestnicy płyną na tratwach z Bohumina w Czechach do Szczecina. W lipcu mija 20 rocznica wielkiej powodzi, o czym też należy pamiętać. 25-lecie obchodzić będzie Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, myślę jednak, że uczymy to razem z jubileuszem Bractwa. Póki co, zapraszam na kolejne spotkanie Bractwa Mokrego Pokładu 8 czerwca br. godz. 17-tej na pokładzie DP Wróblin.

Tadeusz Sobiegraj

ODRZAŃSKA ODYSEJA II – 2017

Przez trzy tygodnie (19 maja – 7 czerwca 2017) zabytkowa barka Muzeum Odry "Irena", przemieszczająca się po Odrze, od Wrocławia po Kostrzyn nad Odrą, zapraszała na warsztaty, lekcje muzealne, projekcje filmowe, wystawy, inscenizacje teatralne, spotkania z weteranami żeglugi odrzańskiej, koncerty i różne eventy kulturalne. Rejs prowadzony był dzięki wsparciu ze strony Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, samorządów, instytucji kultury miast nadodrzańskich i organizacji pozarządowych. Przybliżyć chcieliśmy dziedzictwo kultury technicznej na Odrę nanizane, raz jeszcze podnieść potrzebę zwrotu miast nadodrzańskich ku rzece, odbudowy i modernizacji infrastruktury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej, niezbędnej dla odrodzenia żeglugi towarowej. Fundacja podnosiła przy tym, że zadań tych nie sposób realizować bez mocnego osadzenia programów z nimi związanych na gruncie kultury.

Więcej informacji, program i dziennik pokładowy rejsu: www.fomt.pl
patrz też: Technika w dziejach cywilizacji, FOMT, Wrocław 2017., t. 13



W czasie trzytygodniowego rejsu z oferty edukacyjno-oświatowej na pokładzie Ireny realizowanej skorzystało 5000 przedszkolaków, dzieci i młodzieży szkolnej, niemalże 200 grup oraz 1500 rodziców z dziećmi, dorosłych zainteresowanych Odrą, w tym wielu weteranów żeglugi odrzańskiej i żeglarzy, dla których rzeka jest polem uprawiania i rekreacji i turystyki. Łącznie przez pokład Ireny przeszło ponad 6500 osób. Dwa spotkania teatralne z poezją, literaturą i wspomnieniami kapitanów odrzańskich, w wydaniu aktorów opolskiego teatru

Eko-Studio, 10 projekcji filmowych, plenerowych, z pokładu barki realizowanych, 6 wieczorów z muzyką szanty, 10 spotkań z weteranami żeglugi odrzańskiej, 9 spotkań prowadzonych w ramach Wszechnicy Odrzańskiej, także z udziałem prelegentów z Muzeum Twierdzy Kostrzyn, wiele quizów i konkursów dla przedszkolaków i dzieci młodszych, owocujących wystawą prac pokonkursowych, rysunków, ad hoc w ładowni barki urządzonej, 4 wystawy na barce: Dzieci Odry, Statki i ludzie, Pomniki budownictwa wodnego Europy, Artefakty rewolucji informatycznej, pokazy modeli statków sterowanych radiem i robotów w wykonaniu modelarzy bytomskiej Fundacji ABC Model Hobby.

To wszystko nie stałoby się, gdyby nie determinacja władz miejskich Wrocławia odbudową barki uwieńczona, wsparcie Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, dzięki któremu Irena zyskała znakomite wyposażenie multimedialne i dzięki któremu już po raz drugi wyruszyć mogła w rejs odrzański. Ogromnej pomocy udzieliły nam miasta nadodrzańskie,



zwłaszcza Wydziały Oświaty, Promocji, lokalne mariny, miejskie ośrodki sportu i rekreacji, miejskie domy kultury, muzea Nowej Soli i Kostrzyna. Dziękujemy władzom Nowej Soli, Krosna Odrzańskiego, Słubic, Kostrzyna nad Odrą, Bytomia Odrzańskiego, Głogowa, niektórzy jak Prezydent Nowej Soli Wadim Tyszkiewicz, Burmistrz Słubic Roman Siemiński, przewodniczący Rady Miejskiej Słubic Mariusz Olejniczak, Burmistrz Bytomia Odrzańskiego Jacek Sauter czy Burmistrz

Kostrzyna dr Andrzej Ludwik Kunt nie szczędzili czasu by barkę odwiedzić.

Irena przyjmowała również Panią Marszałek województwa lubuskiego Elżbietę Annę Polak. Dziękujemy im wszystkim, przede wszystkim zaś niemal dwustu nauczycielom i wychowawcom, którzy uznali, że sprawa Odry jest na tyle ważna, że manifestowali to swą i swych podopiecznych na barce obecnością, obecnością na tyle czynną, że znakomicie wzbogacała ona program Odrzańskiej Odysei, i dodawała mu ducha. Dzięki temu płynęliśmy. Niebiosa zeszły nam, za wyraźnym też wstawiennictwem dzieci, 20 dni słonecznej pogody i przyjazną, znakomitą załogę.

Cóż byśmy uczynili bez kapitana Łosia "Fabiko 5" Grzegorza Pisarczyka, jego sternika i mechanika Jacka Krywionka który bezustannie "cerował" paski klinowe systemu chłodzenia silnika pchacza, bez kapitana Mieczysława Balcerkiewicza, uwijającego się na barce w podwójnej roli, raz bosmana, raz opiekuna dzieci? Dzięki nim wszędzie byliśmy na czas, na przekór wszystkim, którym brakowało wiary, że harmonogram rejsu i czasy przejazdów ustawiliśmy życzeniowo. Silni wiarą i ich modłami, dobrymi intencjami, dotarliśmy do celu, nie pobłądziliśmy jak Odys, chociaż Odra nie szczędziła nam przygód i mocnych czasami wrażeń.





Jako sprawca całego tego zamieszania, zacne ze swego miana muzeum rzucającego na wody Odry, dziękuję załodze Ireny: Mieczysławowi Balcerkiewiczowi, Magdalenie Sneli, Pawłowi Łąkowi, Markowi Prokopowiczowi, Marcinowi i Jakubowi Marszałkiewiczowi, czuwającemu nad porządkiem i harmonogramem zajęć Mariuszowi Gaj, Damianowi Bernaszukowi, Wioletcie Wronie – Gaj, Marcinowi Wrzesińskiemu, Tomkowi i Jackowi Królom, kapitanom Zbigniewowi Priebe i Stanisławowi Kwietniowi, wolontariuszom i Braciom z Mokrego Pokładu, którzy pod okiem kapitanów Wojciecha Kato, Janusza Fąfary i Tadeusza Sobiegraja, Władysława Wąsika i Ireneusza Hintze, przygotowali barkę do rejsu i czuwali nad osieroconymi we Wrocławiu DP Wróblin i HP Nadbor.

Jeśli rejs cieszył się zainteresowaniem i jeśli, mamy nadzieję, przyniósł satysfakcję beneficjentom projektu Odrzańskiej Odysei 2017, to sukces swój zawdzięcza naszym partnerom, także firmom i organizacjom pozarządowym, które jak wrocławski ABM Bogdana Makarskiego, Hydroprojekt, Senator, Ekojar, stocznia Malbo, daleki Asmet, Elektroplast Opatówek czy branicki Lemet, Gdańskie Melioracje, szczecińskie OT Logistics, Eco-Polcon, Żegluga na Odrze, Stowarzyszenie Absolwentów Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Yacht Klub, a zwłaszcza fanklub Fundacji – Bractwo Mokrego Pokładu stale z nami byli.

Dzięki temu powróciliśmy do portu.

Stanisław Januszewski



TOWAROWY ZAWRÓT GŁOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH



Patrząc na to co się dzieje wokół rzek i transportu towarowego wodami śródlądowymi odnosi się wrażenie, że nie lubimy wody. W Polsce boimy się wody. Woda bywa groźna i może stąd te obawy. Katastrofalne powodzie w 1997 i 2010, ale i wcześniejsze wywołały jakieś nieuzasadnione lęki wśród części społeczeństwa. Oznaką złego podejścia do wody jest nagminne wywożenie przez Polaków śmieci nad rzeki. Nie zawsze tak było i nasi przodkowie do wody mieli podejście bardziej racjonalne, budując młyny wodne, studnie, stawy rybne i ppoż., uprawiając flisactwo. Wierzano w dobroczynny wpływ wody na życie codzienne człowieka. Z wodą wiążą się też nasze wierzenia jak Kupała – święto miłości, wody i ognia. Mimo coraz większej wiedzy o wodzie i gospodarce wodnej w Polsce mamy coraz mniej wody. Zaprzestaliśmy jej gromadzenia, zlikwidowaliśmy zbiorniki po młynach wodnych, stawy, doły, bagna, starorzecza, zastawki i jazy na małych rzekach. Mamy nawet zakaz napełniania

do pełna zbiorników retencyjnych! W tym absurdzie jesteśmy jedynym krajem w Europie, w którym 90% rzeki Odry jest objęte programem NATURA 2000. Dodam tylko, że rzeka Odra jest na całej długości uregulowana i powstałe tam ekosystemy są sztuczne a nie naturalne, co oznacza, że regulacja i stopniowanie oraz gromadzenie wody sprzyja rozwojowi właśnie tych ekosystemów. Jednocześnie ci sami ludzie podnoszą alarm, że w Odrze jest coraz mniej wody. Można się zapytać, skąd ma się brać ta woda w rzece jak wszystko jest ustawione na jej jak najszybsze odprowadzanie do morza. Wszystkie dotychczasowe inwestycje jakie miały miejsce w ostatnich latach dotyczyły jedynie uregulowań przeciwpowodziowych. Nawet kredyt na te inwestycje powodziowe zawierał klauzulę zakazującą dostosowania budowli do potrzeb transportu wodnego (np.: zbiornik Racibórz).

Nie wiem czym się kierują ludzie sprzeciwiający się rozwojowi budownictwa wodnego i transportu towarowego drogami wodnymi. Najdziwniejsze jest to, że są to często osoby wykształcone a nawet z tytułami. Wystarczy mieć skończoną szkołę podstawową; opanowaną tabliczkę mnożenia i dzielenia, można sobie wyliczyć, że przewiezienie 2000 ton towaru barką z Gliwic do Świnoujścia jest tańsze i szybsze niż tirem! Ludzie na całym świecie o tym wiedzą i przewożą swoje towary barkami po rzekach i kanałach a tylko w Polsce znaleźli się jacyś “mądrale”, którzy “myślą inaczej”, mówią, że to się nie opłaca. Podnoszony jest krzyk, że inwestycje wodne są zbyt kosztowne i nie zwrócą się, bo nie ma co wozić. A tiry, które wożą i zatruwają środowisko, a autostrady nic nie kosztują?

My Polscy marynarze przewozimy towary barkami, ale tylko za granicą. Czy to tylko niewiedza i strach przed wodą? Nie, to jest jakaś totalna głupota! Mamy rzeki, na których można uprawiać żeglugę towarową, oczywiście, po dostosowaniu ich do europejskich standardów. Utrzymanie bezpiecznego stanu budowli wodnych będzie i tak kosztować Polskę w zbliżonej kwocie do kosztów inwestycji wodnych na dostosowanie dróg wodnych do uprawiania opłacalnej żeglugi towarowej. Remontując istniejące drogi wodne można przy okazji dostosować je do wymaganych głębokości 2,5 m. co umożliwi uzyskanie funduszy z Banku Światowego oraz UE. To jest jedyna nasza szansa na wyrwanie się z tego marazmu i wieloletniego odwracania się plecami do rzek.

Władysław Wąsik

Korespondencje prosimy kierować na adres:
H/P "Nadbor", Górny awanport śluzy Szczytniki
50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
email: nadbor@fomt.pl
www.fomt.pl

"Bractwo Mokrego Pokładu"
Redaktor: Stanisław Januszewski
Władysław Wąsik

Mecenas Biuletynu: OT Logistics S.A., Żegluga Bydgoska Sp z o.o., Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Malbo Sp. z o.o., Hydroprojekt Wrocław Sp. z o.o.

Cały nakład jubileuszowego wydania biuletynu "Prosto z Pokładu" został sfinansowany przez OT Logistics S.A.
