

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

Biuletyn Nr 162

Rok XV

Luty-Marzec 2017 r.

## Kanał Miejski czy Kanał Przeciwpowodziowy?

Ostatnimi czasy w mediach coraz więcej mówi się o przygotowaniu Wrocławia na przyjęcie „wielkiej wody” na miarę tej z 1997 roku. Opublikowany raport o realizacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry z dnia 02.12.2016 r nie napawa optymizmem. Wychodzi na to, że pomimo tak wielkiego wkładu finansowego na tą chwilę Wrocław nadal nie jest przygotowany na odparcie „wielkiej wody”. Przyczynami są ogromne opóźnienie przy przywróceniu przedwojennej funkcji tzw. „przewału widawskiego” oraz fuszerka przy przystosowaniu Kanału Miejskiego do przepuszczaniu wód powodziowych (przeciekające wały na odcinku od mostu Trzebnickiego do mostu Osobowickiego). Generalnie to i tak na nic się zda modernizacja W.W.W. bez czynnego (w dalszym ciągu suchego) zbiornika Racibórz.

Skoro mowa o Kanale miejskim to chciałbym z tej okazji podać kilka faktów z jego ogólnie mało znanej historii.

O jego budowie zdecydował pod koniec XIX wieku wzmożony i ograniczony zarazem wymiarami śluz Piaskowej i Mieszczańskiej ruch żeglugowy przez śródmieście Wrocławia. Kanał Miejski wraz wieloma innymi budowlami hydrotechnicznymi oddany został do użytku analogicznie jak i Port Miejski w roku 1901. Nowy szlak żeglugowy przebiegał od stopnia wodnego Szczytniki poprzez koryto Starej Odry i nowo wybudowany Kanał Miejski kończąc na śluzie Miejskiej. Odpowiednie piętrzenie wody na odcinku od śluzy Szczytniki poprzez Starą Odre o sam Kanał Miejski zapewniał jaz kozłowo-iglicowy Psie Pole, a śluzy Szczytniki i Miejska odpowiadały wymiarami małym śluzom

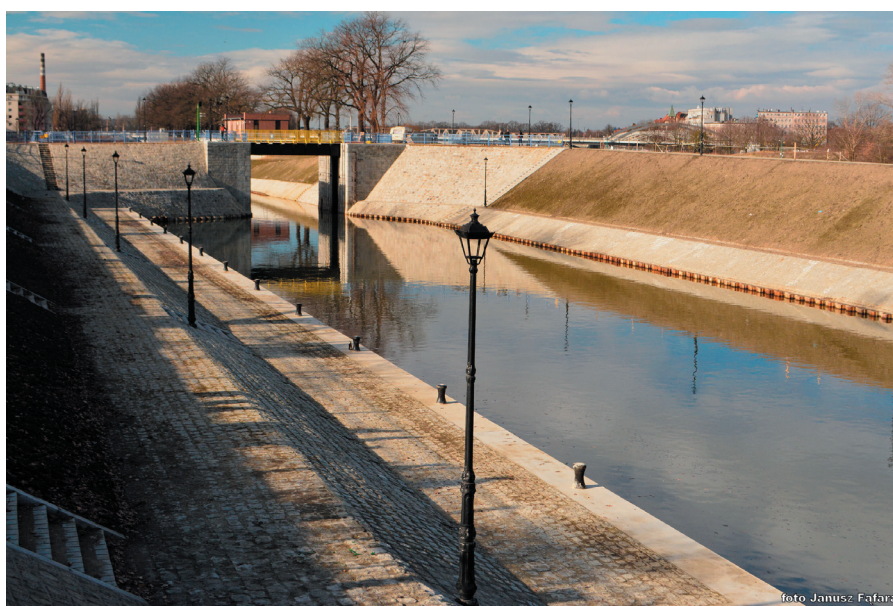


foto Janusz Fafara

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



z Górnej Odry. Na początku kanału od górnej wody wybudowano bramę przeciwpowodziową broniącą kanał i teren przykanałowy wzdłuż którego znajdowały się liczne zakłady przemysłowe i przeładownie. przed zagrożeniem związanym z wielką wodą. Wśród zakładów przemysłowych zlokalizowanych przy Kanale Miejskim był m.in. dawny browar z nabrzeżem przeładunkowym, które stanowiło część infrastruktury transportowej słodowni Breslauer Actien-Maltz Fabrik zbudowanej przy Kanale Miejskim w latach 1891–1894. W 1926 roku teren słodowni przejęła spółka Schultheiss Brauerei A.G. Abteilung V, która w 1910 r. wykupiła browar zbudowany tu przez Karola Scholtza w latach 1892-1894. Nabrzeże modernizowane było w latach 30. XX wieku i użytkowane do lat 60. XX wieku, sporadycznie jeszcze w latach 70-tych, elewator zbożowy i nabrzeże do przeładunku zboża i nieopodal niewielka stocznia, nabrzeże przy składach węgla przy ul Rychtalskiej.

Po udrożnieniu i poszerzeniu Kanału Miejskiego zlokalizowane przy nim obwałowania miały zostać wzmocnione i doszczelnione, powstały nowe nabrzeża przy Promenadach Wrocławskich, a wzdłuż nich ogólnodostępna, nowoczesna i „gustowna wg inwestora” promenada wzdłuż której mają powstać w bliżej nieokreślonej przyszłości również „gustowne” restauracje oraz przystanie dla łodzi i kładka łącząca dzielnicę z nadrzecznym wałem. Tak więc lewobrzeżne tereny kanału opanowali deweloperzy i pod nich wybudowano cztery przystanie w zamierzeniach ogólnodostępne. Należy wspomnieć o wybudowaniu nowej bramy przeciwpowodziowej na górnej wodzie oraz kompleksowej modernizacji śluzy Miejskiej. Domniemywam, że gdyby nie strach przed kolejnymi skutkami nadejścia wielkiej wody i prace nad przygotowaniem miasta na odparcie tego zagrożenia moglibyśmy się pozbyć Kanału Miejskiego, gdyż były już realne plany nad jego likwidacją i zasypaniem.

*Janusz Fafara*

## Priorytety rzeki Odry

Priorytety rzeki Odry to:

- zaopatrzenie w wodę,
- ochrona przeciwpowodziowa,
- turystyka wodna, sport, rekreacja i wypoczynek,
- transport śródlądowymi drogami wodnymi.

Na pierwszym miejscu było, jest i będzie zaopatrzenie w wodę! To nie budzi wątpliwości - bez wody nie ma życia. Tymczasem pierwsze

nakłady finansowe oraz podjęte prace dotyczyły ochrony przeciwpowodziowej. Zaniepokojenie jedynie wzbudza zastrzeżenie, że przyznane środki finansowe mogą być wykorzystane tylko i wyłącznie na inwestycje przeciwpowodziowe a wszelkie zmiany w okresie 5 lat wywołują odmowę sfinansowania prac. Warunek dość kuriozalny, ale wygląda to niegroźnie, gdyż i tak nikt w Polsce nie potrafił uzyskać dodatkowych środków na poprawę zaopatrzenia w wodę, tu-

rystykę wodną, sport, rekreację i wypoczynek na wodzie i połączyć je w jedną wielką inwestycję. Tak się nie stało, w okresie reform gospodarczych, że nikt się nie upomniał o inwestycje w sporty wodne, turystykę wodną, rekreację a także w śródlądowe drogi wodne. Nie było silnego lobby a nawet grupy inicjującej ich rozwój. Wręcz przeciwnie zaczęły się pojawiać ze strony pseudoekologów brednie, które wprowadzają opinię publiczną w błąd. Może warto było wydać nieco więcej i mieć niejako przy okazji z tego też inne korzyści. Bezpieczeństwo powodziowe jest bardzo ważne, jednak inwestycja powinna spełniać jednocześnie wielorakie funkcje. Racjonalny inwestor tak nie postępuje. Z ekonomicznego punktu widzenia celowe jest traktowanie tematu całościowo. Każda inwestycja wodna powinna uwzględniać wszystkie dziedziny tak aby nie blokowane były ewentualne przeszłe plany inwestycji wodnych. Słusznie np. podnoszony jest zarzut błędnej decyzji modernizacji Śluzy Różanka i dostosowanie zabytkowej śluzy do potrzeb powodziowych a nie budowa nowej równoległej komory z możliwością swobodnego przepływu fali powodziowej.

Trwające od wielu lat długotrwałe susze spowodowały znaczne obniżenie poziomu wód gruntowych a tym samym utratę znacznych naturalnych zasobów wodnych. Dochodzi do tego błędna gospodarka zbiornikami wodnymi ich zasobami, które obecnie w znacznej (w 60%) części spełniają tylko rolę zbiorników przeciwpowodziowych. Podjęte decyzje utrzymania tak znacznej rezerwy na potrzeby powodziowe tuż po katastrofalnych powodziach 1997 i 2010 r. były wywołane jakimś syndromem pourazowym. Swoją drogą świadczy to o dyletancie meteorologicznym. Mam też uzasadnione obawy, że dotychczasowa, ale i obecna obsada kadrowa instytucji zarządzających gospodarką wodną nie posiada odpowiednich kwalifikacji i przygotowania zawodowego. Zmiany w ustawach umożliwiające zatrudnienie osoby nie posiadającej odpowiedniego wykształcenia kierunkowego ukształtowała kadrę „mierną, ale wierną” działającą w sposób asekurancki. Postępowanie takie pośrednio prowadzi do kurczenia się zasobów wody w Polsce. Katastrofalne powodzie występują bardzo rzadko i przy obecnych technikach meteo satelitarnych możliwe jest przewidzieć, gdzie i ile spadnie deszczu i odpowiednio wcześniej opróżnić zbiorniki retencyjne na przyjęcie fali powodziowej. Będą z pewnością pomyłki, ale wypuszczenie zgromadzonej rezerwy wody zdarza się raz na ileś

lat a nie trwanie latami w błędzie i czekanie na wielką wodę. Jest to postępowanie nieracjonalne przynoszące przez te lata olbrzymie straty.

W Polsce prowadzona jest stała polityka osuszania znacznych obszarów w sposób dewastacyjny i zaczyna nam brakować wody w rzekach a tereny zaczynają stepowieć. Na dopływach zlikwidowano część zbiorników wodnych przy młynach wodnych, których już nie ma. Jazy zostały rozebrane a te, których się nie dało zdemontować otwarto i woda swobodnie przepływa bez piętrzenia przy obniżonym poziomie. Dopływy nie gromadzą wody a gruntowe wody przy takiej gospodarce opadają do najniższego poziomu w rzeczkach. Mała retencja i mikro retencja, która przez pewien okres została całkowicie zaniechana powinna stać się głównym celem obecnego rządu. Tysiące małych zbiorników na dopływach gromadziły znacznie więcej wody niż duże zbiorniki o znaczeniu strategicznym. Utrzymywanie niskiego poziomu wód gruntowych powoduje szybką ucieczkę wody z koryta rzek. Wody w gruntach są zasobem najcenniejszym i powinien być najbardziej chronionym, który stanowi rezerwar wody jakościowo najczystszej, samoczynnie uruchamiany w okresie suszy na samym końcu w sposób stabilny bez raptownych odpływów.

Ostatnio uruchomiony został program odbudowy zbiorników leśnych, które stanowiąc będą istotny rezerwar zasobów wodnych zasilających rzeki przepływające przez tereny leśne. Trzeba odbudować jazy na małych rzekach, odtworzyć małe zbiorniki na polach. Odbudować stawy, doły, starorzecza i przywrócić przynajmniej część bagien.

Popelniany jest błąd, gdy mowa jest tylko o inwestycjach w śródlądowe drogi wodne, gdyż pierwszym i podstawowym celem obecnych inwestycji wodnych jest zaopatrzenie w wodę. Rola transportowa rzek i kanałów jest niejako przy okazji, jeśli pozwalają na to głębokości i szerokość jej koryta. Jest to błąd taktyczny. Trudno jest przekonać społeczeństwo do tak znacznego wysiłku dla jednego celu, jak to jest przedstawiane w uzasadnieniu. Jak ważny dla konkurencyjności gospodarki jest transport śródlądowy wiedzą sami „barkarze”. Ale, to tylko my – ludzie związani z żeglugą śródlądową dostrzegamy tę małą korzyść transportując towar drogami wodnymi. Sytuacja obecna nie sprzyja na tak znaczne inwestycje w śródlądowe drogi wodne. Podnoszony jest zrzut niewłaściwych dysproporcji, nieadekwatnych i nadmiernych wydatków do uzyskanych korzyści z taniego



transportu śródlądowego. A przecież faktycznym celem jest zaopatrzenie Polski w wodę i powiększenie jej rezerw wody pitnej oraz wody dla celów gospodarczych: rolnictwa, energetyki, hutnictwa, leśnictwa, turystyki, rekreacji itp.

W historii Polski mamy świetny przykład rozwoju gospodarczego w okresie handlu zbożem spławianym Wisłą do Gdańska, który to handel w okresie od XVI do XVII w. przyczynił się do rozwoju miasta Kazimierz Dolny. Na handlu zbożem wyrosły kupieckie rody Przybyłów, Czarnotów, Celejów. Wzbogaciła się szlachta polska uprawiając zboże na eksport. W całej Europie sprzedawaliśmy zboże właśnie dzięki Wiśle i portowi w Gdańsku. Późniejsze wojny polsko-szwedzkie oraz rozbiory Polski odcięły Kazimierz od rynków zbytu uniemożliwiając transport Wisłą zboża do portu morskiego i dalej do Europy. Jak ważne jest połączenie i dostęp do portów morskich dostrzeżono po odzyskaniu niepodległości. Sprzyjające warunki powstały dopiero po wybudowaniu portu Gdynia. Teraz właśnie mamy chyba wszystkie atuty do tego, aby w Polsce można było wykorzystać rzeki i kanały dla dalszego rozwoju gospodarczego Polski, nikt i nic nie stoi na drodze do polskich portów nad Bałtykiem. Nadają się do tego nasze główne rzeki: Wisła i Odra, Warta i Noteć a także Bug i Narew. Dlaczego więc napotykaemy taki opór ze strony przeciwników inwestycji wodnych? Kto to robi? Nasi sąsiedzi wręcz domagają się od nas uruchomienia połączeń wodnych wschód–zachód oraz północ–południe. Wszystko wskazuje, że mamy jakiegoś wewnętrznego wroga. Jakie argumenty są wytaczane przeciwko śródlądowemu transportowi wodnemu:

1. Brak wody – wizja zniszczonych naturalnych rzek – kanały bez wody!

2. Nierealnie sformułowane efekty gospodarcze i transportowe. Brak uzasadnienia ekonomicznego realizacji planów.
3. Niepewny efekt transportowy.
4. „Założenia rozwoju żeglugi...” obejmują olbrzymie zaangażowanie środków publicznych.
5. Dewastacja dolin i koryt rzecznych – zniszczenie siedlisk i gatunków na obszarach Natura 2000.
6. Pogorszenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego przez program żeglugi śródlądowej – zwiększenie ryzyka powodziowego i dodatkowe koszty.
7. Nieefektywna ochrona przeciwpowodziowa.

Czytając powyższe punkty mam wrażenie, że ktoś pisząc powyższe nie do końca wiedział o czym pisze. Można by tego nie czytać i nie odpowiadać na te punkty. Ale mam kuzyna, który jest człowiekiem wykształconym (prawnik) i niegłupim, który po ich przeczytaniu oświadczył mi, że się z tymi punktami w zasadzie zgadza? Zaczynam się zastanawiać w tej sytuacji jak należy poinformować czytelników, że te punkty to jednak jakiś „zabobon” i kłamstwo. Złoty wiek Polski skończył się w latach 1655–1660 r. po ograbieniu i zniszczeniu jej przez wojska króla szwedzkiego; Karola Gustawa. Zniszczenia materialne, szczególnie szwedzka grabież dóbr kultury polskiej, są odczuwalne do dziś. Czyżby to jeszcze jest efekt „potopu szwedzkiego”? Być może jest to trywializowanie problemu, ale wydaje się mi, że dość prosto można załatwić malkontentów odsyłając ich do przykładu Holandii.

*Opracował: Władysław Wąsik  
absolwent Technikum Żeglugi Śródlądowej  
we Wrocławiu*

## Luty 2017 r. Spotkanie Bractwa w dawnej szkole

Oczywiście mowa tu o byłym już Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu przy ul. Brucknera 10. Spotkaliśmy się w Izbie Pamięci, którą za zgodą dyrektora XIV LO, utworzyło i trzyma nad nią pieczę Stowarzyszenie Absolwentów TŻŚ. Serdecznie przywitał nas właśnie prezes Stowarzyszenia Waldek Rybicki (TŻŚ 1978 r.). Przy okazji poinformował o zaawansowaniu starań związanych z reaktywowaniem wrocławskiej szkoły żeglugi śródlądowej. Tak, jak już wcześniej zostało ustalone, powstanie

przy Zespole Szkół nr 18 na ul. Młodych Techników. Wprowadzana reforma szkolnictwa pozwala na tworzenie szkół resortowych. „Otrzymałem właśnie prośbę z MG MiŻŚ o wskazanie kandydatów na stanowisko dyrektora szkoły, który zajmie się sprawami związanymi z organizacją szkoły, a później naborem uczniów”- powiedział prezes Stowarzyszenia Absolwentów. Wspomniał też o organizowanym w tym roku zjeździe absolwentów z okazji 70-lecia utworzenia we Wrocławiu szkoły żeglugi śródlądowej.



Zaapelował do członków Bractwa o pomoc w organizacji zjazdu.

Obecność w murach swojej dawnej szkoły przywołuje wspomnienia tych młodzieńczych, beztrudnych lat. Jak przystało na hierarchię w Bractwie rozpoczął nasz senior, najstarszy z obecnych absolwentów Jerzy Onderko (1951 r. PSZŚ i 1969 r. TZŚ zaocznie). „Do szkoły trafiłem przez mojego brata Ryszarda (PSZŚ 1950 r.), który rozpoczął naukę o rok wcześniej. Zaczęłem w budynku przy ul. Siemieńskiego, a skończyłem już na Brucknera 10. Dyrektorem szkoły był Antoni Gregorkiewicz, zwolennik twardej, wojskowej dyscypliny. Trudno nam było się przyzwyczaić do takiego drylu. Z nauczycieli pamiętam inż. Zygmunta Magę, uczył

mechaników, był dość surowy i wymagający. Nawigatorów uczył Jan Sobiegraj, przedwojenny bosman na kanonierkach wód Pińskich, partyzant z lasów Świętokrzyskich. Kierownikiem internatu był Ryszard Skała, oficer rezerwy zwany „porucznikiem”. Uczył nas też WF-u, geografii, zagadnień społeczno-gospodarczych. Kształciłem się w kierunku mechanicznym. Pierwsze doświadczenie zdobyłem przy czyszczeniu kotła na bocznokołowcu „Wałbrzych”. Na nim zaczął pływać mój brat, kiedy poszedłem do niego w odwiedzinę, statek stał przy nabrzeżu warsztatowym, w rejonie mostu Trzebnickiego. Na „Wałbrzychu” trzeba było oczyścić kocioł z kamienia. Właz do kotła był niewielkich rozmiarów, ja też byłem skromnej postury. Brat







zapropował abym to ja wszedł do kotła i obstukał osadzony tam kamień. Zgodziłem się i tak przez parę dni klupałem w kotle. Dodać trzeba, że nie za darmo. W 1949 r. całą szkołą witaliśmy w służbie Rędzin przyływające z Holandii pierwsze holowniki HP Jarowid i HP Światowid. Z humorystycznych wydarzeń, choć w tym okresie to nie było do śmiechu, przypominam sobie jak jadąc tramwajem, usłyszałem rozmowę w grupie osób, że do dymisji poddaje się przywódca socjalistycznego świata Józef Stalin. Na lekcji wiedzy o świecie współczesnym zapytałem nauczyciela, czy to prawda. Krzyknął na mnie: - Siadaj, ty głupi! Zostałem potem wezwany do dyrektora Gregorkiewicza: - Czyś ty oszalał? Co

ty wygadujesz? Przecież ojciec twój może pójść za to do więzienia. Sprawę jakoś wyciszono, ale dopiero wtedy uświadomiłem sobie, w jakich czasach przyszło mi żyć."

Władysław Kaczmarczyk (TŻŚ 1965r.) zaczął od opowieści o lekcjach z najbardziej chyba wspomnianym (lata 1950–1960) nauczycielu historii Stanisławie Waszczyńskim inaczej „Cyra”.

Sławny wpis do dziennika „Klasa chodzi po klasie i nie zwraca uwagi na moje uwagi”, dziś już nie wiadomo, której klasy dotyczy, bo przypisują to sobie różne roczniki." Na jednej z lekcji z „Cyra” któryś z uczniów nieco się „rozprężył”, a że to było po internatowym jedzeniu w kla-



sie rozszedł się smród niesamowity. Sprawca został wskazany i profesor kazał mu wyjść za drzwi. - Panie profesorze, to jest nie logiczne. Mystkowski wyszedł na korytarz, a my w tym smrodzie siedzimy – zwrócił uwagę „Cyrze” jeden z uczniów. Profesor popatrzył na klasę i wrzasnął: – Wyjść natychmiast na korytarz! Byliśmy pewnego razu z profesorem w kinie, pewnie na jakimś historyczny filmie. Na lekcji historii „Cyra” pyta o wrażenia z filmu. Specjalnie nie kwapiliśmy się do odpowiedzi. Padło na Łucyszyna. – Mnie najbardziej utkwił w pamięci ten aktor, co miał kinola jak pan. Na to profesor: - Same mądrości. Za drzwi ty durniu! Abyś zmądrzał i się poprawił! Wychodzący za drzwi Antek odrzekł: - Nawzajem, nawzajem panie profesorze.

Jeszcze o profesorze S.Waszczyńskim opowiadał Staszek Korpaczki (PSTŻŚ 1962 r.): „- Byliśmy na obozie kondycyjnym nad jeziorem. Komentantem był „Cyra”. Rano pobudka i gimnastyka w wodzie. My na płytszej z brzegu, profesor na nieco głębszej wodzie. Robimy przysiady. Przy pozycji wyprostowanej „Cyrka” ukazał nam całą swoją męskość, jego galoty zostały w wodzie poniżej kolan. Ryknęliśmy śmiechem. Na to profesor: - No, co nie widzieliście chłopca gołego?”

Swoje praktyki szkolne wspominał Michał Howorski (TŻŚ 1967 r.). „Pierwszą praktykę miałem na „Młodej Gwardii” w 1964 r. w czerwcu. Zacumowaliśmy w Opolu. Odbywał się akurat Festiwal Piosenki Polskiej. Mieliśmy okazję wysłuchać piosenki „Jedziemy autostopem” w wykonaniu Karin Stanek. Na kolejną praktykę trafiłem na „Westerplatte”. Wspaniały, daleki rejs aż do Krynicy Morskiej. Pamiętam do dzisiaj przepiękny widok we mgle zamku w Malborku. Miałem poranną wachtę. Na powrocie mieliśmy trochę przygód na Wiśle. Usiedliśmy na mieliźnie. Próbowaliśmy ściągnąć się własnymi siłami. Wywoziliśmy linę na brzeg, kotwice. Nie dało rady. Dopiero wezwany holownik ściągnął nas z mielizny.

Na indywidualnej praktyce w 1966 r. pływałem na statku pasażerskim „Neptun”. Mieliśmy na pokładzie wycieczkę polskich i niemieckich studentów. Byłem wtedy pierwszy raz za granicą w DDR-ach.

Chcę dodać, że z wielką sympatią wspominam te szkolne lata. W TŻŚ uczono nas wszystkiego, nie tylko od strony technicznej, ale i duchowej. Organizowane były wyjścia do kina, teatru, na koncerty. Na internatowej świetlicy przynajmniej raz w miesiącu koncerty muzyczne i wokalne, które przez pewien czas prowadzili państwo

Dzieduszyccy. Poziom nauczania był też na dość wysokim poziomie. Na 26 absolwentów z klasy 15 ukończyło studia. Tu zasługa dyrektora Tadeusza Cieśli, który dobierał odpowiednią, wymagającą od nas kadre pedagogiczną,”

„Ja też miałem praktykę na „Młodej Gwardii” - wspomina Włodek Kaczmarczyk. Popłynęliśmy do Gdańska. W ładowni mieliśmy jakieś skrzynie dla Wyższej Szkoły Morskiej. Staliśmy na Motławie. Kapitan Józef Bąk wymyślił mycie burt naszego statku. We trzech z łodzi szczotkami szorowaliśmy poszycie burtowe. W pewnym momencie znaleźliśmy się na wysokości tzw. „wyrzutni”, czyli wylotu za burtę ścieków z ubikacji. Nie przyszło nam do głowy, aby na ten czas ubikację zamknąć. No i stało się. Ktoś skorzystał z ubikacji, spuścił wodę i to wszystko spłynęło na ekipę szorującą burtę, czyli na nas.

Nie przytoczę tu słów, jakie wtedy użyliśmy.”

„W okresie mojej nauki – opowiadał Waldek Rybicki (TŻŚ 1978 r.) – mieliśmy zajęcia warsztatowe na szkolnym holowniku „Danek”. Prowadził je obecny tu na spotkaniu Henryk Pierchała (TŻŚ 1966 r.). Pływaliśmy w rejonie Wrocławia ucząc się cumowania, słuzowania i wykonywania różnych manewrów. Wszystko to trzeba było opisywać, ubarwiać rysunkami w prowadzonych przez nas dzienniczkach. Oddawało się to potem do sprawdzenia i oceny prowadzącemu zajęcia. Chcą sprawdzić czy Henio to czyta umieściłem rysunki z wykonywanych czynności, a zamiast ich opisu zacytowałem „Pana Tadeusza”

- Litwo ojczyzno moja... itd. Otrzymałem 4+.”

Opowieści i wspomnień o nauczycielach, wychowawcach w internacie, wydarzeniach w szkole było wiele. Trudno je tu nawet w skrócie opisać. Dotyczyły one okresu od początku utworzenia szkoły do lat 1970, bo w spotkaniu uczestniczyli absolwenci z tych lat. Młodszych niestety nie było. Nie dopisali nam też z tamtego okresu nauczyciele. Z kadry pedagogicznej w spotkaniu uczestniczył ostatni dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej Hubert Adamczyk i wieloletni nauczyciel młodych kadr Henryk Pierchała. Kiedy rozstawaliśmy się uczestnicy stwierdzili, że spotkanie było bardzo sympatyczne i z chęcią przyjdą na kolejne.

W marcu pierwszy czwartek to 2.03. I to jest termin comiesięcznego spotkania Bractwa Mokrego Pokładu. Pewnie będzie już cieplej i będziemy mogli już pobiesiadować na barce Irena. Do zobaczenia.

T. Sobiegraj

## „Bożki naszych czasów”

Ludzie od zawsze potrzebowali jakichś bożków, jakichś „złotych cielców”. Od Słońca, Księżyca, świętych gajów, dębów, kamieni po współczesne instytucje oraz ludzi: od faraonów, cesarzy, królów po pomniejszych władców i ideologów. Bożyszczami tłumów bywali ludzie sławni: herosi, zwycięzcy, zdobywcy, gwiazdy cyrków, estrady i kina, ostatnio także ludzie znani dzięki „mediom” (znani z tego, że są znani). Bożkiem, bożyszczem bywał i bywa i dziś człowiek ale także władza, ideologia, instytucja czy same pieniądze („kasa”, „forsa”).

Według różnych informacji „medialnych” Polska jest w przeważającej większości krajem ludzi wierzących oraz w znaczącej mniejszości – niewierzących. Zdaniem Kapitana „NEMO” – niezależnie czy uznajemy się za ludzi wierzących czy niewierzących w Boga – i tak wierzymy. Wierzymy w bożki dawnych i naszych czasów. A co jest dla nas bożkiem – czemu oddajemy cześć? Polacy wierzą, że przyniesie im pecha wstawanie lewą nogą, czarny kot, który przebiegnie im drogę czy trzynasty dzień miesiąca albo sam ten numer. Polacy wierzą w trafienie wielkiej wygranej w „Totka” choć rachunek prawdopodobieństwa nie daje podstawy do takiej wiary. Wierzą w horoskopy – podtrzymują tę wiarę dziennikarze wszystkich „mediów”: internetu, tv, gazet (lub czasopism) a nawet radia.

W ostatniego, najnowszego z bożków wierzą zaś Wszyscy Dziennikarze Naszych Czasów, wierzą w „BRAK ŚRODKÓW FINANSOWYCH”! Każdy z nich, pytając w wywiadach jakiegokolwiek z decydentów o to dlaczego nie remontuje się: kamienic, chodników, dróg, zabytków, nie buduje się tanich mieszkań, nie usprawnia się komunikacji, itd., itp. – zwykle otrzymuje odpowiedź, że główną przyczyną jest „brak środków finansowych”. Jak zaczarowani, nie zadają kolejnego, cisnącego się do głowy, oczywistego pytania: a dlaczego?!!! Przecież środki finansowe są tylko substytutem naszego bezpieczeństwa czy poziomu jakości życia. Nie są bożkiem samym w sobie.

Panie i Panowie Dziennikarze. Nie wiercie w tego najnowszego z bożków Naszych Czasów i nie oddawajcie mu czci. Bądźcie wolnymi ludźmi. Wszak uprawiacie ponoć wolny zawód!

A My Wszyscy – pytajmy dziennikarzy dlaczego nie pytają: dlaczego? Dlaczego nie chcą dociekać prawdy i źródeł niedofinansowywania ważnych dla nas przedsięwzięć? I nie wiermy we wszystkie bożki naszych czasów, nie oddawajmy im czci, nie traćmy na to czasu. To wszystko są prawdziwe zabobony ! Bądźmy Wolnymi Ludźmi. O co apeluje

*Kapitan „NEMO”*

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy 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.