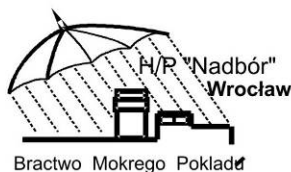


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 138

Rok XIII

marzec 2015

Z żalem i smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci

Śp. Bronka Kotwickiego

naszego brata Bractwa Mokrego Pokładu. Na wieczną wachtę odszedł jeden z najlepszych kapitanów, znakomity fachowiec z najwyższymi żeglarskimi uprawnieniami.

Bronek – Wołyński, jak na Kresowiaka przystało, prezentował patriotyzm, przywiązanie do tradycji. Zawsze gotowy do pomocy, świetny kolega i wychowawca, a w Bractwie aktywny uczestnik projektów edukacyjnych, dzięki którym wrocławska młodzież i społeczność poznawała żeglugę i budowę wodne.

Rodzinie i Bliskim składamy słowa szczerego współczucia.

Pożegnanie Bronka odbędzie się w czwartek 26 lutego br. o g. 10. na cmentarzu Komunalnym na Osobowicach.

Bronku, będziemy Cię dobrze wspominać. Spoczywaj w spokoju

Siostry i bracia Bractwa Mokrego Pokładu



Z żalem i smutkiem zawiadamiamy, że na wieczną wachtę odszedł

Śp. mgr inż. Zbigniew Zubrzycki

absolwent Politechniki Gdańskiej, długoletni nauczyciel przedmiotów związanych z teorią i budową statków rzecznych w Technikum Żeglugi Śródlądowej oraz dyrektor wrocławskiego Navicentrum. Pamiętamy Go jako kompetentnego fachowca – wyrozumiałego nauczyciela i odpowiedzialnego szefa.

Pożegnanie nastąpi w dniu 10 lutego br. o g. 15. na cmentarzu komunalnym we Wrocławiu przy ul. Grabiszyńskiej.

Rodzinie i Bliskim przekazujemy słowa serdecznego współczucia.

Siostry i bracia Bractwa Mokrego Pokładu



Drogi Zbyszku! Drogi Kolego!

W życiu każdego człowieka nadchodzi czas pożegnania, czas wspomnień, zadumy i smutku.

Dziś żegnamy Ciebie, naszego Kolegę i Przyjaciela.

Pamiętamy początki naszej przyjaźni jeszcze z czasów studenckich na Politechnice Gdańskiej w latach 50-tych ubiegłego wieku, kiedy to grono studentów na ówczesnym wydziale Budowy Okrętów nawiązywało przyjaźnie; jak się okazało – na całe życie.

Byłeś jednym wśród nas, zawsze wesoły, promienny, służący dobrą radą i pomocą, lubianym przez kolegów i znajomych. Pamiętamy nie tylko studia, ale także zajęcia poza studiami, m.in. Twój udział w tworzeniu studenckiego teatryku Bim-Bom.

Potem przyszedł okres pracy w biurze projektowym na terenie Wrocławia, zajmującego się projektowaniem statków śródlądowych wszystkich typów i małych morskich, budowanych zarówno dla kraju, jak i na eksport. W biurze tym, które rozwijało się i rozrastało, zmieniało nazwę, aby w końcu, głównie z Twojej inicjatywy, przekształcić się w Przedsiębiorstwo Projektowo-Usługowe NAVICENTRUM Sp. z o.o. – byłeś początkowo projektantem, później kierownikiem jednej z głównych pracowni projektowych, następnie Dyrektorem Technicznym, a w końcu jego wieloletnim Dyrektorem Naczelnym, aż do zasłużonej emerytury.

Grono Twoich kolegów i przyjaciół powiększało się. Przybywali młodzi projektanci – okrętowcy, początkowo z Gdańska, a później również z Politechniki Wrocławskiej.

My również, pracując uzupełnialiśmy studia i podwyższaliśmy nasze kwalifikacje.

Były to trudne czasy, niejednokrotnie pełne wyrzeczeń. Ale byliśmy młodzi, pełni energii i poza pracą zawodową zawsze znajdowaliśmy czas na spotkania towarzyskie i wspólne wycieczki krajoznawcze.

W międzyczasie założyliśmy rodziny, wychowaliśmy dzieci, doczekaliśmy się wnuków.

Dużo swojego czasu poświęcałeś wychowaniu młodzieży. Byłeś wieloletnim wykładowcą w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, które kształciło kadry załóg statków wybudowanych wg projektów opracowanych w NAVICENTRUM.

Kiedy nadszedł czas przejścia na emeryturę wiedzieliśmy, że pozostawiamy sprawy zawodowe w rękach młodych, zdolnych i dobrze wykształconych Koleżanek i Kolegów, którzy praktykę zawodową zdobywali już w NAVICENTRUM.

Aż przyszedł czas, kiedy trzeba powiedzieć:

Żegnaj Zbyszku! Żegnaj drogi Kolego i Przyjacielu! Ale takim jakim byłeś, pozostaniesz na zawsze w naszej pamięci i w naszych sercach. Spoczywaj w pokoju!

Żonie i Rodzinie Zbyszka składam w imieniu własnym oraz Przyjaciół, Koleżanek, Kolegów i Znajomych – serdeczne wyrazy współczucia.

Janusz Stęszewski

Bronek Kotwicki

20 lutego br. Odszedł na wieczną wachtę Bronek Kotwicki. Pożegnaliśmy Go na cmentarzu Osobowickim 26 lutego 2015 r. W uroczystości uczestniczyła rodzina i liczne grono przyjaciół, absolwenci TŻŚ, współpracownicy. Trudno przejść tak sobie nad faktem, że odszedł od nas serdeczny kolega, aktywny brat w naszym Bractwie Mokrego Pokładu.

Przypomnijmy więc jego sylwetkę. Z zawodem marynarza zawiązał się przez edukację w Technikum Żegluga Śródlądowej, którą rozpoczął w 1959 r. Trudno teraz dociec, co Bronka skłoniło do wybrania tej szkoły, mundur czy zainteresowanie zawodem marynarskim. Skąd dowiedział się o istnieniu TŻŚ? Wprawdzie mieszkał niedaleko Wrocławia w Miękini, gdzie jego rodzice mieli gospodarstwo rolne. Tak przy okazji warto wspomnieć, że jego rodzice pochodzą z Wołynia, a Broniek urodził się 27.07.1945 r. w wagonie w trakcie przymusowego transportu na odzyskane polskie Ziemie Zachodnie. W dokumentach miejsce urodzenia ma wpisane Sokolniki, pewnie to był przystanek transportu, gdzie rodzice mogli zgłosić przyście na świat nowego potomka.

Wracając do edukacji. Trafił do klasy nawigacyjnej Ia, której wychowawcą była Helena Krutul-Węgrzyńska. Jego koledzy z klasy, to Jurek Drażkiewicz, Andrzej Kulczyk, Witek Roszkowski, Zygmunt Pilecki, Jurek Piniewski, Bernard Sonek, Andrzej Włodarczyk i wielu innych. W 1963 r. coś Bronkowi nie wyszło. Trafia do IIIa rocznika późniejszego, wychowawczynią też jest Helenka, a nowymi kolegami zostali Wacek Dzido, Krzyśki: Bańkowski i Dobrowolski, Mirek Hewczyński, Piotrek Rogoziewicz, Jasiowie: Śnitko, Wójcik, Żak, Mundek Walasek. Maturę zdali w 1965 roku. W bieżącym roku mija 50 lat. Broniek jakby przeczuwał, bo tą okrągłą rocznicę świętował rok wcześniej, z absolwentami rocznika, z którymi rozpoczął szkołę.

Po skończeniu szkoły 1 VII 1965 r. rozpoczyna pracę w P.P. Żegluga na Odrze. Pływa na SP Nereida jako asystent I roku. Poszukując swojego miejsca na ziemi – od 1 maja 1966 r. przenosi się na stanowisko dyspozytora do działu ruchu. Niedługo zagrzewa tam miejsca. Z początku sezonu nawigacyjnego 1967 wraca do załóg. Pływa jako asystent, bosman, sternik. W 1969 r. zdobywa uprawnienia porucznika i od 1 czerwca zostaje kapitanem barki motorowej. Pływa nie tylko po Odrze, ale i drogach wodnych Zachodniej Europy. W lipcu 1971 r. uzyskuje patent na odcinek Renu: Duisburg–Antwerpia. Z początkiem sezonu nawigacyjnego 1973 roku zdaje egzamin na kapitana I klasy żegluga śródlądowej. W trakcie rozmyślań przy sterze postanawia trochę zmienić swoje życie. Planuje studia wieczorowe na Politechnice Wrocławskiej. We wrześniu 1973 r. nadarza się okazja pracy w Zjednoczeniu Żegluga Śródlądowej i Stoczni Rzecznych jako starszy inspektor w dziale, gdzie kierownikiem jest Stanisław Kazimierczak, absolwent PST TŻŚ (1965). Staszek studiuje prawo i administrację na Uniwersytecie Wrocławskim, zmobilizowany tym Broniek podejmuje studia na wydziale mechanicznym Politechniki Wrocławskiej. W czerwcu 1979 roku uzyskuje tytuł inżyniera mechanika.

W międzyczasie zmienia pracę. Od 1 kwietnia 1977 r. zostaje kierownikiem działu w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Po prawie 10 latach pracy przy biurku zatęsknił ponownie za marynarskim życiem. Tytuł inżyniera nie przeszkadza Bronkowi wrócić do

marynarskiego zawodu. Od 1 marca 1983 r. wraca do P.P. Żegluga na Odrze i pływa jako kapitan na barkach motorowych. Mając patent reński, jego barka zatrudniana jest głównie do przewozów zagranicznych. Obiekty, na których pływa, są zawsze zadbane, odmalowane. Przewożone ładunki dostarczane są do portów przeznaczenia terminowo i w stanie nie powodującym uwag odbiorcy. Również członkowie załogi chwalą Bronka za dobrą organizację pracy na statku, koleżeńskość i zdecydowane działania w trudnych sytuacjach, jakie zdarzają się często w trakcie rejsów. W latach 90-tych ubiegłego wieku zmienia się ustrój naszego państwa. Następuje prywatyzacja zakładów pracy. P.P. Żegluga na Odrze zmienia nazwę na „Odratrans” SA i staje się spółką Skarbu Państwa. Zarząd spółki wpada na pomysł wydzierżawienia statków. Załogi zakładają swoje firmy, wydzierżawiają obiekty i płyną na własny rachunek. Broniek ze Staszkiem Kwietniem też zakładają spółkę „BS Trans” i 18.04.1998 wydzierżawiają od „Odratrans” BM-5521. Ciągną ten wspólny wózek do połowy 2001 r. Dzierżawcy, choć prowadzą własną działalność gospodarczą, figurują jako pracownicy „Odratrans”. Zarząd firmy postanawia pozbyć się pracowników i rozwiązuje z dzierżawcami umowę o pracę. 31.05.2001 r. Broniek przestaje być pracownikiem „Odratrans”. Rok później zarząd firmy, który to wymyślił, też zostaje zwolniony. Dla Bronka i innych dzierżawców nie jest to żadna satysfakcja. Bo „Odratrans” kupuje małą „foremka” z Gliwic. Następuje częsta zmiana zarządzających, którzy

przeważnie nie mają pojęcia o organizacji i kierowaniu przewozami ładunków żeglugą śródlądową.

Po zwolnieniu z Odratrans, Broniek ze Staszkiem rezygnują z dzierżawy barki i rozwiązują swoją spółkę. Broniek otwiera z synem sklep wędkarski. W lipcu 2005 r. korzysta z możliwości przejścia na emeryturę w wieku 60 lat. Wraca jednak do pływania. Zatrudnia się w niemieckiej firmie żeglugowej i do 2012 r. przewozi statkami ładunki po Renie i innych drogach wodnych Zachodniej Europy.

Osiadając na łądzie, Broniek staje się aktywnym członkiem Bractwa Mokrego Pokładu. Czynnie uczestniczy we wszelkiego rodzaju wydarzeniach organizowanych na statkach Muzeum Odry – HP Nadbór i DP Wróblin. Oprowadza wycieczki, opowiada o żegludze śródlądowej, z którą przez ponad 50 lat był ściśle związany. W 2014 roku uczestniczył w zorganizowanym przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki projekcie pt. „Cicha woda”, który polegał na przekazywaniu wiedzy i doświadczenia związanego z żeglugą i budownictwem wodnym młodszemu pokoleniu. Broniek był też obecny na grudniowym spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu. Wszyscy uczestnicy spotkania mieli okazję połączyć się z nim oplatkiem. Szkoda, że po raz ostatni.

Ulubionym zajęciem Bronka było wędkowanie. W czasie pracy na łądzie wykorzystywał każdą wolną chwilę, aby wyskoczyć na ryby. Pływając, przy okazji każdego postoju, wyciągał wędkę. Wszyscy, co z nim pływali, ryb mieli pod dostatkiem i w różnej postaci. Te największe

złowione ryby Broniek wypuszczał. Miał dla nich szacunek za walkę na haczyku i za to, że nie dawały się wcześniej złapać. Kiedy tylko miał okazję, organizował wyprawę na ryby całą rodziną. Swoim hobby zaraził wszystkich: żonę Bogumiłę, synów Kamila i Maćka, a także

wnuczka Tomka, który złowił już największe okazy w rodzinie.

Zapamiętamy Bronka jako serdecznego, życzliwego kolegę, wesołego i dowcipnego. Będzie nam Go brakowało nie tylko w czasie spotkań Bractwa.

Zbigniew Priebe

Jerzy Onderko

Trochę o historii szkół żeglugi śródlądowej

Na lutowym spotkaniu „Bractwa Mokrego Pokładu”, w sali pamięci Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ, Zbyszek Priebe bardzo barwnie opowiadał zebranym – szczegółowo i z osobistym zaangażowaniem – o początkach Technikum Żeglugi Śródlądowej w roku 1953.

Nastąpiło to po odejściu ostatniego rocznika uczniów Państwowych Szkół Żeglugi Śródlądowej w Elblągu i we Wrocławiu, kiedy to zlikwidowano szkołę w Elblągu. W tej sytuacji technikum wrocławskie było jedyną w Polsce szkołą, kształcąca marynarzy żeglugi śródlądowej. Trzeba jednak stwierdzić, że nadal istniała szkoła zasadnicza, założona w 1950 r.

Po likwidacji szkoły w Elblągu, jej sztandar otrzymało technikum wrocławskie. Słyszałem, że kiedyś prezydent Elbląga miał pretensje, że sztandar został przeniesiony do Wrocławia, jednak nie wyobrażam sobie, aby mogło być inaczej.

Wśród pierwszych uczniów technikum, oprócz Zbyszka, znałem bardzo dobrze wielu jego kolegów z klasy: Mariana Szwarca (w roku 1968 był moim nauczycielem na wydziale zaocznym TŻŚ), Zdzicha Mordala, Mariana Mickiewicza, Władka Telusa, Janka Pasewicza, Kazika

Oszczęde, Kazików Lisowskiego i Warzajtisa. Ci ostatni są moimi dobrymi przyjaciółmi.

Jak wyczytałem w opracowaniach Mariana Szwarca, Tadka Sobiegraja i Janusza Fonfary, marynarzy śródlądowych szkolono w Warszawie już w roku 1934. Ponoć również w okresie okupacji niemieckiej przez krótki czas działała w stolicy szkoła żeglugi.

Po wojnie, w roku 1946 Szkoła Żeglugi Śródlądowej w Warszawie wznowiła działalność. Później przeniesiono ją do Elbląga. Więcej szczegółów na ten temat można znaleźć w Internecie w opracowaniu Janusza Fonfary.

Zainspirowany przez Zbyszka, pozwolę sobie opowiedzieć o początkach mojej przygody z żeglugą.

Otóż w lutym 1947 roku jednym z pierwszych uczniów Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu był mój brat Roman Onderko. Latem 1948 r. odbywał praktykę na parowym holowni-

ku H/P Wałbrzych. Podczas przeglądu kotła parowego okazało się, że należy „okłupać” z kamienia kotłowego wnętrze kotła. Wśród załogi nie było osoby, która zmieściłaby się we włązie kołpaka. Mój braciszek załatwił, że dostałem tę pracę i zarobiłem pierwsze pieniądze. Pomogło mi to również w przyjęciu do szkoły żeglugi we wrześniu 1948 r.

Z pierwszego okresu pobytu w szkole zapamiętałem bardzo dobrze dwa zdarzenia. Byliśmy już w budynku przy ul. Bruknera, po przeprowadzce z ul. Siemińskiego, gdy pewnego dnia przyszła wiadomość, że do awanportu służby Różanka wpłynęły dwa nowe, przypraważone z Holandii holowniki: duży holender Jarowid i mały Światopełk (bliźniak Nadbora). Nie było mowy o dalszych lekcjach i, za zezwoleniem dyrektora Gregorkiewicza, bieżąco udaliśmy się na Różankę. Było to dla nas wielkie przeżycie, zwłaszcza że pozwolono nam wejść na pokład Jarowida, a kapitan Świeca popłynął z nami do Rędzina i z powrotem. Członkiem załogi Jarowida był uczeń najstarszej klasy, Zdzichu Paulo.

Drugie wydarzenie, o którym chciałbym wspomnieć, miało charakter polityczny, z czego wówczas nie w pełni zdawałem sobie sprawę. Otóż na lekcji przedmiotu „nauka o Polsce i świecie współczesnym” zadałem nauczycielowi następujące pytanie: „panie profesorze, czy to prawda, że towarzysz Stalin podał się do dymisji?”

Jak sobie przypominam, rewelację tą usłyszałem w tramwaju. Nauczyciela zatkało! Poczzerwieniał i krzyknął: „jesteś głupi?”. W czasie

przerwy usłyszałem, że Onderko jest wzywany do dyrektora. Po wejściu do gabinetu zastałem dyrektora Gregorkiewicza bardzo zdenerwowanego. Powiedział, że swoim nieodpowiedzialnym pytaniem mogłem narazić szkołę, nauczyciela i dyrektora na duże nieprzyjemności, a mojego ojca nawet na więzienie. Tylko dzięki nauczycielowi i dyrektorowi sprawa nie poszła dalej.

W czasie trzyletniej nauki w szkole odbyłem 12 miesięcy indywidualnej praktyki:

- 2 miesiące na barce bez napędu – rejs samospławem od Rędzina do Szczecina (powtórzę za Władkiem Stypczyńskim, że to była prawdziwa lekcja „łodziarki”),
- 5 miesięcy na parowcach pasażerskich na Wiśle,
- 5 miesięcy na holowniku „Ścibór”.

Przy tej okazji pragnę podać nazwiska kilku absolwentów z okresu 1947-1952, którzy są znani nawet młodszemu pokoleniu.

Byli to:

- dyspozytorzy Działu Ruchu ŻnO; Adam Grec, Tadek Michnowski, Władek Markielowski, Heniek Zasadny, Wiesław Jankowski,
- Staszek Chilkievicz – kierownik magazynu w Porcie Miejskim,
- Alek Kot – kreślacz w Dziale Technicznym,
- Bolek Kucharski – przewodniczący Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców,
- Bogdan Minkina – Dyrektor Żeglugi Śnieżki,
- kpt. żegl. wielkiej Roman Onderko – dowodził 24-tysięcznikiem „Ziemia Wielkopól-

ska”, a potem kapitan portu Szczecin – Świnoujście,

- kapitanowie Witek Sobiegraj, Bolek Sikora, Rysiek Romanowski, Witek Chrzanowski,
- Władek Płaza – dyrektor portu Gliwice,
- Janek Stachowicz – główny mechanik ŻnO.

Wielu z nich już nie żyje, ale zawsze będę o nich pamiętał. Pragnę też wymienić, znanych nie tylko mnie, absolwentów szkoły z Elbląga:

- mgr inż. Mariana Kosickiego, dr Mariana Miłkowskiego, kapitana „Rusałki” Heńka

Witkowskiego oraz Romana Bąkowskiego – dyspozytora w ŻnO, inspektora Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej i wieloletniego szefa całej służby liniowej w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej i RZGW we Wrocławiu. Roman zaczął naukę w roku 1949 we Wrocławiu, a ukończył w 1952 roku w Elblągu.

Warto wspomnieć, że w latach od 1947 do 2002 wyszkolono we Wrocławiu około 9 tysięcy marynarzy.

Adam Maślany – autobiografia

W roku 1974 zostałem uczniem Technikum Żeglugi Śródlądowej w głównej mierze dzięki temu, że wychowawczyni ze szkoły podstawowej powiedziała: „Maślany, tu kaktus wyrośnie, jak ty dostaniesz się do Technikum Żeglugi Śródlądowej”. Tak bardzo chciałem zobaczyć kaktus na dłoni mało lubianej nauczycielki, że zrobiłem wszystko, aby zostać uczniem TŻŚ.

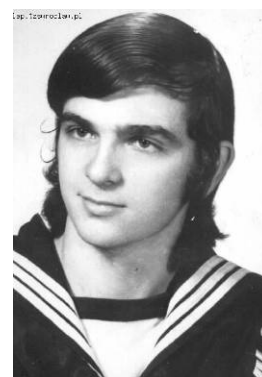
Po kilku miesiącach, gdy przyjechałem do Przemysła w mundurku i spotkałem na ulicy Panią nauczycielkę poczułem, że jestem mało przewidywalny, a jej wzrok był doskonałą zapłatą za trudy egzaminów do TŻŚ.

Szkoła napakowała mnie taką ilością wiedzy, że w stosunku do absolwentów Liceów naprawę mogłem się czuć jak profesor.

Przygotowanie zawodowe przynaglało do szybkiego zajęcia miejsca na statku i spełniania się zawodowego. W roku 1979 trafiłem do Żeglugi Krakowskiej. Chwilowo nie było miejsca na statkach, ale namawiano mnie usilnie, aby na czas wyczekiwania podjąć pracę w Dziale Technicznym. Spotkałem tam wielu absolwentów naszej szkoły, którzy udzielali wskazówek,

tłumaczyli kto przyjaciel, a kto wróg, co też na tym etapie mojego życia było cenne i znaczące. Zostałem Specjalistą d/s Eksploatacji Technicznej Jednostek z Napędem, a po kilku miesiącach pracy absolwent naszej szkoły Zdzisław Kurdybacha zaproponował, abym przeszedł na jego stanowisko i tak zostałem Kierownikiem Punktu Przeladunkowego Kraków Zabłocie.

Był to czas lat 80. XX w. Zostałem członkiem „Solidarności”. Dyrekcja Żeglugi Krakowskiej dawała mi do zrozumienia, że nie jest tym zachwycona, a po wprowadzeniu stanu wojennego wręcz traktowano mnie jak wrogi Element. Zrozumiałem, że dalej tak pracować nie da się. Poprosiłem o przeniesienie mnie do Portu Sandomierz na czas określony, żeby



w sposób oczywisty ominąć przepisy w sprawie zatrudnienia w jednostkach zmilitaryzowanych. Po okresie umowy na czas określony przestałem być pracownikiem Żeglugi Krakowskiej.

Wróciłem do rodzimego Przemyśla bez pracy i bez możliwości wykonywania wyuczonego zawodu. W załączniku dostałem tzw. „wilczy bilet”, w efekcie czego praca w zakładzie państwowym była dla mnie nieosiągalna. Musiałem uczyć się wszystkiego od nowa. Pamiętałem słowa profesor Węgrzyńskiej, która miała do mnie pretensje, bowiem jej zdaniem wszyscy chłopcy ze wschodu musieli być dobrzy z matematyki, a u mnie to jakoś nie działało.

Trochę o sztandarze

W Izbie Pamięci Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej moją uwagę zwrócił wywieszony w gablocie sztandar. W jego lewym górnym rogu wyhaftowany jest rok 1945, na dole 1949. W środku jest kotwica, a na niej połowa koła zębatego połączona z połową koła sterowego. W około tego emblematu umieszczony jest napis „Państwowa Szkoła Żeglugi Śródlądowej w Wrocławiu”. W prawym górnym rogu znajduje się syrenka – herb Warszawy, na dole biało czerwony z krzyżami – herb Elbląga. Patrząc na sztandar, nijak nie pasuje napis „w Wrocławiu”, ani stylistycznie, ani też logicznie. Ktoś bez zastanowienia wypruł Elbląg. Próbowałem dociec, kiedy to się stało i dlaczego? Kto wpadł na tak niefortunny pomysł? Niestety, brak jest jakichkolwiek notatek na ten temat. Może któryś z absolwentów szkoły zapamiętał okoliczności tego zdarzenia. Proszę o przesłanie informacji na adres Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ lub Bractwa Mokrego Pokładu.

„Maślany, z ciebie to księgowy nie będzie”..., te słowa chodziły cały czas za mną ale stwierdziłem, że mój zasób wiedzy z matematyki jest zupełnie przyzwoity, aby uprawiać ten zawód.

Pływanie jest moją pasją, natomiast utrzymuję się z matematyki, gdyż wbrew przewidywaniom Pani profesor Węgrzyńskiej, jestem głównym księgowym już od wielu lat.

Urodziłem się 1 listopada, i to w niedzielę, i w czepek, i tym artykułem chciałbym zadać kłam pogłoskom, jakoby ci urodzeni w niedzielę, mają dwie lewe ręce do pracy.

*Adam Maślany,
Absolwent roku 1979*

Analizując poszczególne elementy umieszczone na sztandarze należy przypuszczać, że napis 1945 oznacza rok utworzenia szkoły w Warszawie, choć nauka tam rozpoczęła się 11 stycznia 1946 roku. Natomiast napis 1949 można Interpretować jak rok ufundowania sztandaru, a może też zmiany nazwy szkoły ze Szturmanów na Państwową Szkołę Żeglugi Śródlądowej. Podkreśleniem rodowodu szkoły jest umieszczony na sztandarze herb Warszawy i kontynuacja – herb Elbląga.

Tak przy okazji, trochę historii związanej ze sztandarem. Inicjatywa jego ufundowania zrodziła się pod koniec 1948 r. W tym czasie prze-



niesiona została z Warszawy do Elbląga Szkoła Szturmanów Żeglugi Śródlądowej. Uczniowie zbierali złom, a także składki wśród uczniów i na ulicach Elbląga. Pierwszym darczyńcą był ówczesny prezydent miasta, Ryszard Pstrokoński, który przekazał na sztandar 20 000 zł. Wykonanie sztandaru zlecono firmie H. Kędzierskiej w Poznaniu.

Uroczyste wprowadzenie sztandaru w Elbląskiej szkole odbyło się 30 kwietnia 1949 roku.

W 1953 szkołę przeniesiono do Wrocławia. Sztandar również trafił do TŻŚ przy ul. Brücknera 10. Pewnie wtedy wymieniono ten, nie pasujący do całości napis „w Wrocławiu”. Można zastanowić się, czy nie przywrócić na sztandarze napisu „w Elblągu”. Pytanie: czy płótno wytrzyma i skąd wziąć kasę?

Tadeusz Sobiegraj

Zał. Zdjęcia szkoły i uczniów oraz sztandaru.





Spotkanie w szkole

W lutym członkowie Bractwa Mokrego Pokładu spotkali się w Izbie Pamięci Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Znajduje się ona w jednej z klas starego budynku dawnej naszej szkoły, a obecnie XIV Liceum Ogólnokształcącego. Izba powstała z inicjatywy Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ. W gablotach znajdują się eksponaty związane z historią szkoły: mundury, modele statków, dokumenty i przerobiony nieco sztandar. Jeśli ktoś miło wspomina lata spędzone w tej szkole, może zajrzeć do Izby Pamięci, co ułatwi przeniesienie się myślami w młodsze, beztrudne lata.

W trakcie spotkania Bractwa uczynił to jeden z pierwszych absolwentów Technikum Żeglugi Śródlądowej, Zbyszek Priebe (1957). Do szkoły przywędrował z Bydgoszczy. Wcześniej myślał o szkole Marynarki Wojennej, jednak





zbyt skromna anatomiczna budowa ciała (149 cm wzrostu i 48 kg wagi) dyskwalifikowała go z szeregu elewów. Początki w szkole były trudne. W tym jednym budynku mieściły się sale wykładowe, internat, stołówka, łaźnia. Spaliśmy w salach na II-gim piętrze, po 20 piętrowych łóżek – wspomina Zbyszek. Starsi koledzy z zawodówki dawali nam w kość.

Dyscyplina w stylu wojskowym. Przez pierwsze dwa miesiące chodziliśmy w zielonych kombinezonach. W listopadzie dostaliśmy używane, marynarskie mundury. W ruch poszły nici i igły. W krótkim czasie bractwo wyglądało, jak na prawdziwych wilków morskich przystało. Dyrektorem szkoły przez dwa miesiące był „Cyrka” Stanisław Waszczykowski, potem Jerzy Baczyński do 31 sierpnia 1955. Przez rok funkcję dyrektora pełnił Józef Wąsik, a od 1 września 1956 Tadeusz Cieśla. Technikum miało trzy wydziały: nawigacyjny – wychowawczynie Helena Krutul (po wyjściu za mąż Węgrzyńska), mechaniczny – wychowawca Zygmunt Maga, eksploatacji portów i floty rzecznej – wychowawczynie Stanisława Ingot.

Wśród nauczycieli, najbardziej serdecznie Zbyszek wspomina Mieczysława Wróblewskiego, Mikołaja Kasperowicza, Edmunda Pajaka, Czesława Śladkowskiego. Należy też wspomnieć o bardzo sympatycznym woźnym Michale Kulczyckim, który dzierżąc w dłoni dzwonek, oznajmiał początek i koniec lekcji. Natomiast sympatyczna Aleksandra Komisarek, zwana



kucharką Olą, dbała o to, by uczniowie nie chodzili głodni.

Technikum trwało wtedy 4 lata. W trakcie nauki były też praktyki na statkach, po I i II klasie zbiorowe na wypożyczonej od Żegluga na Odrze barce parowej BP-52, a potem indywidualnie na pływających po Odrze statkach. Zbyszek wspominał też, że przez trzy szkolne lata dzielił

ławkę z Marianem Szwarcem. Miłe, tak pokrótce streszczone wspomnienia. Myślę, że w szerszej formie opublikuje je Zbyszek na łamach naszego biuletynu. Swoje wspomnienia z lat szkolnych obiecał opisać Jurek Onderko, podkreślając przy tym, że z nauką w murach tej szkoły związana jest spora część jego rodziny, od starszego brata Romka (abs.1950) począwszy. Jurek postara się wszystkich po kolei wyszczególnić.

O losach statku szkolnego „Westerplatte II” opowiedział prezes Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ Waldek Rybicki. Po likwidacji naszej szkoły właścicielem statku został Wrocławski Wydział Oświaty. Opiekę i zarządzanie statkiem powierzono dyrekcji XIV LO, która merytorycznie we wszystkich sprawach związanych z eksploatacją zestawu szkolnego konsultuje się z Zarządem Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ. W 2013 r. Wydział Oświaty wyasygnował odpowiednią kwotę na odnowienie klasy. Ze względu na trwające prace remontowe Wrocławskiego Węzła Wodnego i brak możliwości przemieszczenia statku, termin odnowienia klasy przelożono na rok bieżący. Obecnie „Westerplatte II” cumuje w basenie dawnej stoczni Zacisze. Na statku nie ma bezpośredniego dozoru, mogą się tam dostawać niepowołane osoby dewastujące obiekt. Waldek zobowiązał się o tej sytuacji poinformować dyrekcję XIV LO i sprawdzić, jak w rzeczywistości przedstawia się stan techniczny statku.

W sprawach organizacyjnych Bractwa: do Kapituły powołana została Anna Broniewska, która jako ochmistrzyni zapewnić będzie zastawione stoły w trakcie spotkań. Nadal poszukiwany jest sekretarz odpowiedzialny za prowadzenie dokumentacji i powiadamianie o terminie i miejscu spotkań oraz dwóch członków Kapituły, którzy na zmianę prowadziliby spotkania i przygotowywali ich tematykę. Rozważana też była sprawa finansowania Bractwa. Wydatki na spotkania, składka na ogrzewanie pomieszczeń na statkach, kwiaty dla jubilatów, wieńce pogrzebowe, opłata strony internetowej – oscylują w granicach 2500 złotych rocznie. Zdecydowanie odpadła propozycja rocznej składki członkowskiej. Bractwo działa na zasadzie swobodnego uczestnictwa, kto ma ochotę i czas, to przychodzi na spotkania. Nie ma sformalizowanego członkostwa. Ta forma działania najbardziej wszystkim odpowiada. Pozostaje więc tradycyjna składka przy wychodzeniu ze spotkania. Można też poszukiwać sponsorów, znaleźć ich jest coraz trudniej.

Kolejne spotkania Bractwa 5 marca o godz. 17 na dźwigu pływającym „Wróblin”. Tematyka to wspomnienia o szkole ciąg dalszy, organizacja urodzin „Nadbora” i wszelkie inne problemy, które nam się nasuną.

T. Sobiegraj

O przyszłości portu „Ujście Oławy”

Władze miasta zajęły stanowisko wobec propozycji Fundacji Otwartego Muzeum Techniki przeznaczenia portu „Ujście Oławy” na Muzeum Odry, w którym mogłyby na stałe, bezpiecznie cumować zabytkowe, odrzańskie jednostki pływające, A mowa nie tylko o flotyli Fundacji, także o tjalku „Żłota Kaczka” i in.

Władze miasta zdecydowały, że port „Ujście Oławy” nie jest dla muzeum. Skłaniają się ku przeznaczeniu portu dla mariny, dla mariny nie dla ubogich oczywiście. Ci ostatni nie będą w stanie przekształcić zabytkowego portu, przebudować skarpowych umocnień basenu i kanału wejściowego etc. Nie jest w stanie tego uczynić również Fundacja, ale to już z innych powodów. Uważamy, że prymatem winno być utrzymanie tych właśnie nabrzeży i umocnień brzegowych, a nie przesłonięcie ich pomostami. To dzisiaj jedyny port na Odrze, który utrzymał oryginalną formę budowli wodnych, pochodzących z lat 1842-1844, notabene objętych ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków – jak zapewnił nas Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków.

Zbudowano go na zimowisko odrzańskich statków pasażerskich, wtórnie od lat 60. XIX w. służył zaopatrzeniu materiałowemu wodociągów wrocławskich do wybuchu II wojny światowej. Później przez lata sypano do basenu piasek. Czas rabunkowej gospodarki portem ustał w 2014 r. Nadszedł czas dyskusji – co dalej z portem.

Widać, że idzie w jedynym słusznym kierunku. Bolejemy, że nie jest to kierunek dla przyszłości

Odry wrocławskiej właściwy. Ale wciąż mamy nadzieję, że miast „wypasionej” mariny dla kilkudziesięciu wrocławian stanie tam jednak flotylla Muzeum Odry, muzeum dla tysięcy. Nadzieja to o tyle zasadna, że władzom miasta zawdzięczamy możliwość prowadzenia prac konserwatorskich naszych zabytkowych jednostek, że dzięki ich zainteresowaniu za chwilę udostępnimy wrocławianom jedyną w Polsce zabytkową barkę towarową. Wierzymy, że władze te stale myślą o właściwym dla Muzeum Odry stanowisku, że myśląc o zwrocie miasta ku Odrze znajdują w swej odrzańskiej strategii miejsce dla zabytkowych statków.

Ale nie pozostawiamy spraw ważnych, ot tak sobie. 23 lutego odbyliśmy spotkanie z Dyrektorem RZGW we Wrocławiu. Ustaliliśmy, że RZGW wystąpi z inicjatywą spotkania jeszcze w marcu RZGW, UŻŚ, Fundacji, Politechniki Wrocławskiej – założyciela Fundacji, który co prawda dziwnie się wobec niej zachowuje, ale być może nie porzucił dewizy „szlachectwo zobowiązuje” oraz władz miasta. Może otworzy to drogę dyskusji o przyszłości wrocławskiego Muzeum Odry? Droga ku temu zapewne łatwą nie będzie. Ale musimy nią kroczyć.

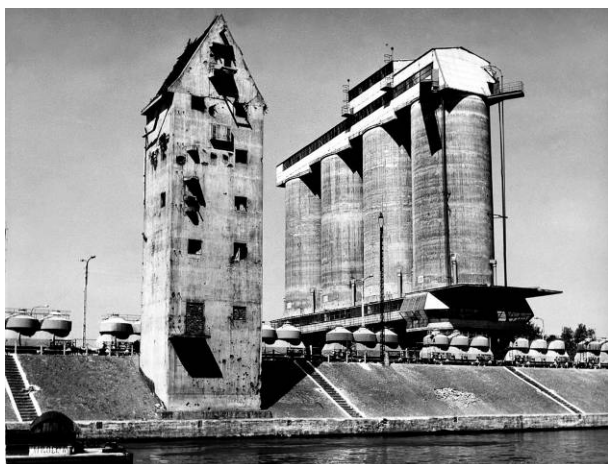
Niesamowite historie z łodziarskiego życia wzięte

Pod tym tytułem kryją się dziesiątki przeróżnych, wręcz niewiarygodnych autentycznych historii, które miały miejsce w żeglugowym światku. Większa część z nich na pewno bezpowrotnie zaginie wraz z odchodzącymi na „wieczną wachtę” a te, które jeszcze żyją, warto ku pamięci potomnym odgrzebywać, co też na dobry początek czynię.

Zdarzenie, o którym chce opowiedzieć miało miejsce we wrześniu 1970 roku we Wrocławiu. Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych zorganizowało niespotykane do tej chwili wielkie ćwiczenia Zakładowych Oddziałów Samoobrony. Brały w niej udział wszystkie oddziały Żeglugi na Odrze oraz przedstawiciele stoczni rzecznych. Ćwiczący byli rozlokowani na międzywalu basenu Osobowice I, a sztab mieścił się w budynku Domu Marynarza na tychże Osobowicach. Oddziały samoobrony podzielone były na grupy straży pożarnej, łączności i sanitariuszy. Dla podniesienia rangi ćwiczeń zaplanowano wyburzenie starego, przedwojennego żelbetonowego elewatora stojącego na zachodnim nabrzeżu portu Popowice. Elewator był już dużo wcześniej przeznaczony do wyburzenia, gdyż na jego miejscu miało powstać stanowisko do przeładunku cementu luzem dla nowo wybudowanego silosu cementowego, tak,

że miejsce i rzeczywisty moment grozy wysadzenia elewatora świetnie pasował do scenariusza zaplanowanych ćwiczeń.

Dla zabezpieczenia basenu portowego przed fragmentami wyburzanej konstrukcji elewatora podstawiono do nabrzeża czekający w kolejce do złomowania kadłub holownika typu „duży holender” o nazwie Radgost. Tak jak wcześniej wspomniałem, miał on przyjąć na swój pokład spadające po wybuchu w kierunku basenu portowego fragmenty betonowych odłamków i tak też się stało. Po pomyślnym zakończeniu ćwiczeń na terenie popowickiego portu w zasadzie wszyscy zapomnieli o samotnym Radgocie i dopiero na drugi dzień rano, co niektórzy zaczęli przecierać ze zdumienia „zmęczone” po nieoficjalnej części oczy. Ujrzeni bowiem kadłub holownika spoczywający na dnie basenu portowego. Okazało się po wydobyciu, że na skutek nagromadzonej na rufowej części pokładu dużej



ilości betonowego rumowiska kadłub zanurzył się na tyle, że zaczęła powoli wdzierać się woda do wnętrza kadłuba poprzez instalację W.C.

I tak Radgost spłatał ostatniego w swoim statkowym żywocie figla dzielnej załodze Zakładowego Oddziału Samoobrony P.P. Żegluga na Odrze.

Na Dunikowskiego odgradzili Odrę murem. Dla bezpieczeństwa?

Jednym z najlepszych miejsc, z których można podziwiać Odrę i Ostrów Tumski, jest Bulwar Dunikowskiego. Teraz widok przysłoni mur, który wyrósł tam w ramach modernizacji Wrocławskiego węzła wodnego.

Ozdobny XIX-wieczny murek wzdłuż Bulwaru Dunikowskiego jeszcze kilka miesięcy temu miał ok. 80 cm wysokości. Ale po ostatnim Remoncie okazało się, że na całej 130-metrowej długości urósł o ponad pół metra. Spacerowicze niewielkiego wzrostu i dzieci ani rzeki, ani Ostrowa już nie zobaczą.

To był najładniejszy punkt do obserwacji rzeki – twierdzi Janusz Fąfara. Teraz osoby niskie będą musiały wyciągać szyje albo nie zobaczą nic – mówi wrocławianin. Żal mu też starego, ażurowego murku.



Był ładniejszy i finezyjny, co widać na starych pocztówkach.

Dlaczego murek nie mógł zachować oryginalnych parametrów? Piotr Stachura, rzecznik Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, który nadzorował budowę, tłumaczy, że wysokość wymusza ministerialne rozporządzenie z 2000 roku. Mówi ono, że balustrada oddzielająca rzekę od chodnika dla pieszych musi sięgać nie mniej niż 1,1 metra. Przy ścieżkach rowerowych, a taka ma powstać na Dunikowskiego, balustrada musi mieć co najmniej 1,2 metra wysokości. I taka będzie po tym, jak miasto skończy modernizację bulwaru i wykona nawierzchnię traktu, prawdopodobnie z kostki brukowej.

Stachura pociesza: – Dla amatorów bezpośredniego kontaktu z wodą w projekcie przewidziano zejście amfiteatralne 200 metrów dalej. Czy wysoki mur był jedynym sposobem na to, by zabezpieczyć bulwar?

Niekoniecznie, bo na nabrzeżu przy ul. Joliot-Curie wystarczyła nieprzesłaniająca widoku balustrada. Podobna ma być zainstalowana także między betonowymi słupkami przy bulwarze nad Kanałem Miejskim.

Jacek Drabiński z RZGW tłumaczył kilka miesięcy temu, że na takie rozwiązanie projektant zdecydował się właśnie ze względów estetycznych.

– Przy Kanale Miejskim powstanie kilkukilometrowy bulwar z pasem zieleni, ścieżką dla pieszych i asfaltową ścieżką rowerową, po któ-

rej będzie można jeździć na rolkach. Dlatego nie chcieliśmy budować tu wysokiego muru, który niepotrzebnie zasłaniałby użytkownikom widok na wodę – mówi Drabiński.

Edyta Bryła, Gazeta Wroclawska,

10.02.2015



Woluntaryzm ma się dobrze

Przekazujemy uwagi Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” przy RZGW w Warszawie oraz stanowisko Krajowej Sekcji Pracowników Gospodarki Wodnej NSZZ „Solidarność” wyrażone w ramach konsultacji społecznych do projektu ustawy Prawo Wodne ogłoszonego na stronie Ministerstwa Środowiska dnia 23 grudnia 2014 roku.

Uwagi to porażające, raz jeszcze wskazujące, że nasze wody mącone są celowo. Wiadomo, w mętnej wodzie ryba lepiej bierze. I tak trzymać!

**Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”
przy Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej
w Warszawie, ul. Zarzecze 13 B**

Warszawa, dnia 19 stycznia 2015 r.

KZ/ 1 /2015

Pan Maciej Grabowski

Minister Środowiska

ul. Wawelska 52/54

00-922 Warszawa

Komisja Zakładowa Niezależnego Samodzielnego Związku Zawodowego „Solidarność” przy Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Warszawie, zrzeszona w Krajowej Sekcji Pracowników Gospodarki Wodnej NSZZ „Solidarność” przekazuje uwagi do akceptowanego w dniu 23 grudnia 2014 przez działającego w imieniu Ministra Środowiska Sekretarza Stanu Pana Stanisława Gawłoskiego projektu ustawy prawo wodne i **jednocześnie podkreśla, iż od lat krytycznie odnosi się do kolejnych projektów zmian prawa wodnego.**

Po raz kolejny twierdzimy, że zły stan gospodarki Wodnej jest wynikiem niedofinansowania gospodarki wodnej, a nie błędnego jej zarządzania.

Od lat wmawia się, że jest odwrotnie, że zły stan gospodarki wodnej jest wynikiem złego zarządzania, a nie zaniedbań Państwa, które przeznacza zbyt małe środki finansowe na tę strategiczną dziedzinę gospodarki kraju.

Proponowana reforma ma być panaceum na „uzdrowienie” gospodarki wodnej, a rezultacie ostatecznie ją pograży.

Jest zbyt kosztowna, - dla jej przeforsowania znacznie zaniżone są koszty jej wprowadzenia. Dla prawidłowego ustalenia tych kosztów powinny być między innymi już określone wody, jakie przejdą do marszałków, ilości i rodzaje jednostek terenowych w tworzonych urzędach i zarządach dorzeczy, ich siedziby a przede wszystkim realnie obliczone te koszty, które w projekcie zastąpiono kropkami. Brak wyliczenia spodziewanych przychodów. Prognozy rozwoju budownictwa wodnego są znacznie zawyżone, należy spodziewać się, że nastąpi regres w tej dziedzinie, spowodowany brakiem środków. Większość optymistycznych wyliczeń oparta jest na fikcyjnych prognozach i na „bd” – braku danych.

Cały projekt tej reformy oparty jest na zaniżonych znacznie kosztach jej wprowadzenia i zawyżonych znacznie prognozach osiągnięcia efektów, nie popartych realnymi wyliczeniami i opartych w większości na „braku danych”.

Tak poważnej reorganizacji strategicznej i bardzo ważnej dziedziny nie można przeprowadzać na zasadzie eksperymentu, bez dogłębnego przeanalizowania opartego na realnych wyliczeniach.

Planuje się wprowadzenie opłat za pobór wody dla sektora hydroenergetyki i energetyki konwencjonalnej, choć dyrektywa 2000/60/WF nie ustanawia powszechnego obowiązku pobierania opłat za wszystkie działania związane z korzystaniem z wód i nie wszystkie państwa w Europie pobierają takie opłaty. W konsekwencji ich pobierania to społeczeństwo poniesie te koszty, nie zakłady produkujące energię elektryczną.

Już raz popełniono błąd tworząc Biuro Gospodarki Wodnej zamienione następnie w Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, co popierane było przez Związek Solidarność, jednak błędnie zakładano, iż będzie to jednostka o takim znaczeniu, jak Centralny Urząd Gospodarki Wodnej w randze ministerstwa – był to „złoty wiek dla wody”. Połączono również ówczesne Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej – urzędy – z Okręgowymi Dyrekcjami Gospodarki Wodnej pełniącymi w imieniu Skarbu Państwa rolę zarządców i inwestorów.

W efekcie w projekcie proponowane jest zwiększenie nadzoru Ministra ds. Gospodarki Wodnej nad Prezesem KZGW, rozdzielenie kompetencji rzgw i utworzenie urzędów oraz zarządów dorzeczy, z jednoczesnym zlikwidowaniem regionalnych zarządów gospodarki wodnej oraz urzędów żeglugi śródlądowej, co jest jednoznaczne z całkowitą likwidacją szczątkowej już żeglugi. Czy to kolejna próba, co z tego wyniknie? Jednak takie eksperymenty są szkodliwe dla gospodarki wodnej i bardzo kosztowne, powodują również utratę specjalistów dziedziny, której wydziału kształcącego specjalistów nie ma już na żadnej uczelni w kraju.

Prawie na marginesie, bo w przepisach przejściowych i końcowych znosi się dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej i likwiduje te zarządy oraz znosi się dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej oraz likwiduje się te urzędy.

W art. 252 zawarty jest zapis, że zarządy dorzeczy prowadzą samodzielną politykę finansową. **Jest to niemożliwe przy pośrednictwie przy finansowaniu przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w formie dotacji. Przy stosowanych przez fundusz metodach, przy których pozyskanie środków trwa często nawet kilka lat, nie jest możliwe prawidłowe działanie tych jednostek.**

Procedury ustanowione przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wielokrotnie uniemożliwiają wykonanie robót i powodują konieczność zwrotu niewykorzystanych środków, oczywiście z powodu przewlekłych procedur, a nie nieudolności regionalnych zarządów gospodarki wodnej.

Nie jest również możliwe zmniejszenie służb finansowo – księgowych, o czym pisano w uzasadnieniu, raczej jest potrzebna rozbudowa tych służb z uwagi na konieczność wprowadzenia rozdzielnosci rachunkowej dla działalności gospodarczej i niegospodarczej.

Zauważono pewną niespójność pomiędzy zapisem art. 258 a 275, w którym wyłącza się z wieczystego użytkowania zarządów dorzeczy siedziby dotychczasowych rzgw i jednostek terenowych i przekazuje je w trwałe zarządów urzędów – jest to błędny zapis, gdyż siedziby te powinny być przypisane zarządom dorzeczy – pracownicy obsługujący obiekty zwłaszcza w terenie muszą być przy tych obiektach i urządzeniach obsługiwanych i nadzorowanych przez nich. Urząd może działać na odległość, a obiekty z urządzeniami nie mogą być doglądane sporadycznie i na odległość. Siedziby lub ich części mogą być udostępnione urzędom za niewielką odpłatnością. Chyba, że to nie jest ważne, jakie koszty ponoszą jednostki podległe Ministrowi Środowiska za wynajem siedzib często w luksusowych budynkach – to pewno nie obciąża gospodarki wodnej, ale obciąża budżet państwa.

Zarząd Dorzecza Wisły ulokowano w Bydgoszczy z planowanym zatrudnieniem 250 osób, gdzie nie ma budynku na siedzibę i żadnej jednostki terenowej dotychczasowych władz wodnych. Jest to jednoznaczne z nowym naborem takiej liczby pracowników z osób dotychczas nie zatrudnionych w rzgw, jednocześnie pozostawienie bez propozycji pracy takiej liczby pracowników rzgw.

Mimo wcześniejszych dość licznych uwag ze strony Związku Solidarność i żądania gwarancji zatrudnienia dla każdego pracownika rzgw i urzędów żeglugi – w przygotowanym projekcie prawa wodnego nie zawarto żadnego zapisu gwarantującego zatrudnienie pracownikom likwidowanych jednostek. \

W piśmie z dnia 25 lipca 2014 roku nr KZ 12/2014 Związek na 9 stronach podał podstawy prawne umożliwiające zawarcie przepisów gwarantujących zatrudnienie wszystkim pracownikom, jednak przepisy te nie zostały wykorzystane i w dalszym ciągu brak jest gwarancji zatrudnienia, nawet dla pracowników będących jedynymi żywicielami rodziny, samotnych matek czy tych osób, którym brakuje kilka lat do emerytury.

W art. 481 zawarty jest zapis dotyczący wstąpienia przez dyrektorów urzędów gospodarki wodnej i zarządy dorzeczy w prawa i obowiązki umów zawartych przez dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej i dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej – wnosimy o przeanalizowanie, czy przepis ten można zastosować do umów o pracę, zawartych z pracownikami likwidowanych jednostek.

Projekt ustawy został przygotowany z zupełnym brakiem troski o los pracowników likwidowanych jednostek i przepisów prawa pracy, cała troska skierowana jest do nowego pracodawcy.

W dalszym ciągu domagamy się zapisu:

PRACOWNICY LIKWIDOWANYCH JEDNOSTEK STAJĄ SIĘ PRACOWNIKAMI – odpowiednio wymienić jednostki, do których przejdą.

Do tego jednak potrzebny jest wykaz wód, jakie zostaną w Zarządzie Dorzecza Wisły i Dorzecza Odry, oraz tych, które zostaną przekazane do odpowiednich marszałków, by pracownicy z odpowiednich jednostek terenowych przeszli do właściwych marszałków lub ich jednostek terenowych. Będzie to korzystne zarówno dla pracowników jak i przekazywanych wód i obiektów.

DOMAGAMY SIĘ WSTRZYMANIA DALSZYCH PRAC NAD USTAWĄ DO CZASU :

1. wyliczenia realnych kosztów planowanej reformy,
2. wyliczenia realnych efektów planowanej reformy,
3. sporządzenia wykazu wód wymienionych w art. 212 1.2) t.j.
 - wód istotnych dla kształtowania zasobów wodnych oraz ochrony przeciwpowodziowej,
 - wód granicznych
 - śródlądowych wód wodnych

Jest to konieczne i istotne dla przypisania pracowników do poszczególnych tworzonych jednostek.

Otrzymują:

Adresat

Minister Finansów

Minister Gospodarki

Rządowe Centrum Legislacji

Sławomir Wosiński w M.Śr.

Przewodnicząca Komisji Zakładowej

Maria Porada



Wg rozdzielnika

Dotyczy: Stanowisko Krajowej Sekcji Pracowników Gospodarki Wodnej NSZZ „Solidarność” wyrażone w ramach konsultacji społecznych do projektu ustawy Prawo Wodne ogłoszonego na stronie Ministerstwa Środowiska dnia 23 grudnia 2014 roku.

Krajowa Sekcja Pracowników Gospodarki Wodnej NSZZ „Solidarność” popiera stanowisko Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” RZGW w Warszawie, zawarte w piśmie KZ/1/2015 z dnia 19 stycznia 2015 r.

Sekcja Krajowa sprzeciwia się wprowadzeniu Projektu ustawy w życie. Od samego początku już w fazie założeń, opierano się na informacjach, które dają fałszywy obraz gospodarki wodnej.

1. Projekt ustawy Prawo wodne nie rozwiązuje podstawowego problemu gospodarki wodnej jakim jest stałe niedofinansowanie utrzymania rzek i urządzeń wodnych. Twierdzenie, że wprowadzenie ustawy zapewni finansowanie potrzeb gospodarki wodnej jest nieprawdą. Brak przedstawienia realnych kosztów utrzymania rzek i urządzeń wodnych biorąc pod uwagę wszystkie rzeki, również rzeki pozostające w zarządzie samorządów, które zostały pominięte w przedstawionych w uzasadnieniu kalkulacjach. Zakładane korzyści z gospodarki wodnej, pozostają w strefie życzeniowej i nie są poparte realnymi możliwościami.
2. Projekt ustawy zakłada likwidację struktur zarządzania gospodarką wodną. Wprowadzenie do ustawy terminu „likwidacja” jest zabiegiem formalno-prawnym, który ma pozbawić pracowników regionalnych zarządów gospodarki wodnej i urzędów żeglugi śródlądowej praw pracowniczych gwarantowanych układami zbiorowymi i kodeksem pracy. Niedopuszczalnym jest ustawowe wygaszanie umów w stosunku do kilku tysięcy pracowników. W ten sposób likwidowane są stanowiska pracy bez żadnych konsekwencji dla pracodawcy, bez żadnej odpowiedzialności za los pracowników. Mając świadomość, że tym pracodawcą jest rząd, proponowane rozwiązanie uwłacza godności Państwa Polskiego i wystawia jak najgorsze świadectwo autorom projektu. W ustawie nie bierze się pod uwagę zagrożenia, że odejdą wykształceni i doświadczeni pracownicy. Kto w takim razie podejmie się realizacji zadań przez nich wykonywanych?
3. Projekt zakłada, że usprawni zarządzanie gospodarką wodną. Stwierdzenie to jest nieuzasadnione. Zaproponowany w ustawie system powiązań i zależności służbowych, będzie bardziej skomplikowany i niejasny. Wystarczy porównać schematy blokowe. Po co dublować system zarządzania? Po co komu dwa centralne organy decyzyjne jakimi ma być minister właściwy do spraw gospodarki wodnej i prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej?

Przerzucenie odpowiedzialności rządu na samorządy nie usprawni niczego. Utworzenie dwóch zupełnie nowych tworów administracyjnych jakimi mają być Zarządy Dorzeczy, jest rozmnożeniem przez podział. Powierzenie zarządom dorzeczy prowadzenia samodzielnej polityki finansowej jest niezwykle ryzykowne. Zachodzi wątpliwość, czy prowadzenie własnej działalności gospodarczej nie stanie się sprawą pierwszorzędą w działalności zarządów dorzeczy, zastępując obowiązek utrzymania wód i urządzeń wodnych. Po co jednym ruchem na mocy ustawy zabierać wały marszałkom i przekazywać je zarządom dorzecza a rzeki zabierać regionalnym zarządom gospodarki wodnej i przekazywać marszałkom województw? Kto dostanie urządzenia (zapory, elektrownie, jazy) często istotne dla bezpieczeństwa powodziowego i gospodarki? Czy ktoś zastanawiał się nad tym jak ogromny potrzeba włożyć wysiłek, aby przekazania te miały miejsce w rzeczywistości i odbyły się zgodnie z prawem? Ile to potrwa? Nawet na papierze wygląda to nierealnie. W rzeczywistości będzie znacznie gorzej. Po wprowadzeniu ustawy w życie w gospodarce wodnej zapanuje chaos przez długi czas.

4. Sztandarowe hasło reformy „jeden właściciel, jedna rzeka” jest oczywistym kłamstwem. Przekazanie kilku tys. km rzek pozostających aktualnie w zarządzie regionalnych zarządów gospodarki wodnej (RZGW) samorządom spowoduje rozdrobnienie własności rzek. Rzeki teraz zarządzane w granicach hydrologicznych przez RZGW, zaczną być zarządzane w granicach administracyjnych województw. Po zmianach może nawet być jedna rzeka i trzech właścicieli (Zarządów Melioracji i Urządzeń Wodnych podległych pod trzech marszałków województw) z odrębnymi założeniami, planami, pomysłami, konkurującymi wzajemnie o środki z różnych funduszy wojewódzkich o różnych priorytetach. Co więcej nie ma żadnego mechanizmu, który powodowałby realną koordynację ich działań. Koordynacja na poziomie 6-cio letnich planów gospodarowania wodami, czy 6-cio letnich planów zarządzania ryzykiem powodzi jest nierealna. Występuje niezgodność obszarowa, inny czas planowania, brak zrozumienia potrzeb i problemów województw przez organ planujący jakim ma być nowy urząd gospodarki wodnej i odwrotnie, brak zrozumienia potrzeby stosowania rozwiązań zlewniowych z pozycji potrzeb administracji wojewódzkiej.
5. Zapowiadane pełne wdrożenie Dyrektyw Unii Europejskiej jest kolejnym kłamstwem. Wspomniane w punkcie 4 podzielenie rzek na zarządzanie w granicach administracyjnych województw jest wprost wycofywaniem się z implementacji dyrektyw z prawa polskiego. Dyrektywy wymagają bowiem zarządzania w granicach hydrologicznych zlewni. Komisja Europejska będzie miała zarzuty, będą kary, nie pierwszy zresztą raz. Trudno jest zrozumieć rządzącym, że należy stosować się do wymogów prawa unijnego. Wyraźnie mają z tym problem.
6. Zapewnienie zrównoważonego rozwoju jest również kłamstwem. Inaczej będzie przebiegało finansowanie i zarządzanie rzekami samorządowymi a inaczej rzekami pozostającymi w zarządzie właścicielskim zarządów dorzecza. Rozproszenie ośrodków zarządzania, niejasne zależności, różne źródła finansowania i niedoprecyzowane obowiązki poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych z mocy ustawy lub poczuwających się do odpowiedzialności z racji zwykłego rozsądku i dbałości o swoje interesy skutkować będą walką o środki finansowe przez wszystkie zainteresowane strony. Nie ma mowy o planowym zarządzaniu, zrównoważonym rozwoju, czy choćby elementarnym porządku. Nie będzie realizacji projektów ważnych, mogą je zastąpić projekty łatwe do wygrania.
7. Zupełnie niezrozumiałym i nieuzasadnionym jest tworzenie zarządu dorzecza Wisły w Bydgoszczy. Nie ma uzasadnienia strategicznego, ekonomicznego, czy nawet historycznego. W Bydgoszczy nie ma kadry, siedziby, tradycji. Bydgoszcz leży na granicy obszarów dorzeczy. Dla osób, które mają choć trochę z gospodarką wodną wspólnego jest to po prostu absurd.

8. Na koniec proponujemy zwrócić uwagę na informacje, których ustawa w ogóle nie podaje a bez których, nie można mówić o bezpiecznym wprowadzeniu reformy. Nie ma więc:
- listy rzek jakie przejdą z RZGW do samorządów,
 - w ogóle nie brano pod uwagę wielkości finansowych potrzebnych do utrzymania rzek samorządowych, nie wiadomo więc ile kosztuje utrzymanie wszystkich rzek wraz z urządzeniami wodnymi w Polsce,
 - w projekcie ustawy nie sprecyzowano jednoznacznie, kto będzie odpowiedzialny za ochronę przed powodzią (aktualnie według ustawy są to dyrektorzy RZGW w pionie Ministra Środowiska), po zmianach odpowiedzialność rozmywa się. Domniemana odpowiedzialność rozkłada się na marszałków województw, zarządy dorzecza, urzędy gospodarki wodnej, przy czym zapomniano zupełnie o gminach miejskich i terenach zurbanizowanych położonych przy rzekach,
 - nie ma wielkości opłat za usługi wodne, ani nawet wskazania sposobu ich naliczania, nie wiadomo jakie będą koszty a jakie przychody,
 - nie ma odpowiedzi na pytanie czy razem z rzekami przekazywane będą obiekty na rzekach (zapory, zbiorniki, elektrownie, jazy, ...),
 - projekt ustawy przechodzi zupełnie obojętnie obok kwestii obowiązku planowania w cyklu 6-cio letnim zintegrowanym z planowaniem w UE na obszarach dorzeczy oraz tego, że dokumenty planistyczne na następny okres 2016 do 2021 są na ukończeniu i nie uwzględniają rewolucji w gospodarce wodnej. Po wprowadzeniu nowej ustawy wszystkie dokumenty planistyczne będą musiały zostać poddane przebudowie,
 - zwracamy uwagę na projekt ISOK (Informatyczny System Osłony Kraju), który jest na ukończeniu. Projekt ustawy zupełnie ignoruje duże nakłady finansowe poniesione na wykonanie narzędzi wspomagających zarządzanie gospodarką wodną w obecnym układzie administracyjnym.

Jako związek zawodowy mamy obowiązek ostrzec, że dalsze procedowanie tej ustawy, według przedstawionych, błędnych założeń jest skrajną nieodpowiedzialnością a jej uchwalenie zagraża bezpieczeństwu Państwa.

Przewodniczący Sekcji Krajowej
Pracowników Gospodarki Wodnej
NSZZ „Solidarność”

Arkadiusz Kubiarczyk

Otrzymują:

- Rządowe Centrum Legislacji
- Minister Środowiska
- Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
- Forum Związków Zawodowych
- Krajowy Sekretariat Zasobów Naturalnych, Ochrony Środowiska i Leśnictwa NSZZ „Solidarność”

SZKOŁA - Etymologia

Łac. *schola*

[Danuta Buttler, Halina Satkiewicz, *Język i my*, wydanie I, WSiP, Warszawa 1990, s. 35.] < gr. σχολή → czas wolny, odpoczynek, bezczynność (<http://pl.wiktionary.org/wiki/szko%C5%82a#pl>).

Także: kierunek reprezentowany i propagowany przez pewną grupę skupioną wokół wybitnej jednostki; także grupa tych uczonych, artystów itp. („Mały słownik języka polskiego” PWN, Warszawa 1993). Także: miejsce takiej nauki.

Droga ewolucji słowa

Na europejskim gruncie już w starożytnej Grecji dopracowano się dwóch modeli edukacji. Pierwszy, nazwijmy go w uproszczeniu ateńskim, dotyczył ludzi wolnych, którzy dobrowolnie spotykali się, by dyskutować istotne sprawy z bardziej doświadczonymi od siebie – mentorami. Ci z kolei nie mieli przeświadczenia, że wiedzą wszystko i chętnie wdawali się z uczniami we wszelkie rozważania, w wymianę poglądów. Grecki termin „*schole*” można przełożyć jako czas wolny spędzany dobrowolnie w dobrym towarzystwie na dociekaniu interesujących kwestii. Drugi model wywodził się ze Sparty, państwa policyjno-wojskowego, zorientowanego na podbój. Tamtejsza szkoła przymusowo kształciła ludzi na posłusznych władzy i dla niej użytecznych. Nie było w niej miejsca na teoretyzowanie, rozważania, dysputy o świecie. Nauczyciele mówili zwięźle i konkretnie. Do tej właśnie praktyki nawiązuje znany dziś przysłowie „lakoniczny”. Wywodzi się od Lakonii, krainy, której centrum stanowiła właśnie Sparta. Te dwie strategie ścierały się przez stulecia,

przy czym model spartański bardzo szybko zaczął brać górę. Doskonale korespondował bowiem ze społecznym, patriarchalnym obyczajem. Dzieci i młodzież mieli słuchać dorosłych, postępować zgodnie z ich wskazaniem, pozwalając przykroć się do właściwego dla danego społeczeństwa modelu kulturowego.

Szkoła niemiecka

W odniesieniu do edukacji „twórczo” rozwinięto ten model w krajach języka niemieckiego. Marcin Luter zachęcał władców do wprowadzenia przymusu szkolnego, bo w ten sposób łatwiej jest odpowiednio „uformować” dzieci (w obronie przed szatanem). Edukacja w jego wydaniu była równoznaczna z urabianiem i kontrolą. Stopniowo i coraz radykalniej ideę tę wdrażano szczególnie w Prusach. To właśnie Prusacy stworzyli pierwszy w historii świata system obowiązkowej oświaty dla dzieci wszystkich warstw społecznych. Początki sięgają 1806 r., kiedy to ich wojska poniosły sromotną klęskę w starciu z Napoleonem pod Jeną-Auerstadt. Prusy Hohenzollernów były krajem zmilitaryzowanym. Mawiano nawet, że państwo

jest tam dodatkiem do armii. Styl przegranej stanowił dla tamtejszych elit prawdziwy wstrząs – pruscy żołnierze masowo poddawali się nieprzyjacielowi. Po bitwie król Fryderyk Wilhelm III poprzysiągł, że zrobi wszystko, by ponownie takiej hańby nie przeżywać. A doradcy podsunęli mu idealną receptę: przymusowa edukacja, która w odpowiedni sposób ukształtuje obywateli.

Nowy system przygotowywano infrastrukturalnie przez kilkanaście lat. Pruska szkolna maszyna na dobre ruszyła w 1819 roku. Aby przełamać ewentualny opór niezdecydowanych czy leniwych rodziców, dzieci były grupowane we wskazanych uprzednio miejscach i odprowadzane do szkoły pod eskortą uzbrojonych żołnierzy. Pierwsza lekcja, którą odbierały po drodze, była lekcją musztry. Ten model obowiązkowej edukacji zaczął rozprzestrzeniać się na kolejne kraje.

Szkoła amerykańska

W tym czasie Niemcy przeżywały gospodarczy rozkwit, rozwijały się niezwykle dynamicznie. Mniej więcej 20 lat po wprowadzeniu w Prusach obowiązkowego systemu szkolnego pojechali tam wysłannicy Stanów Zjednoczonych. Gospodarczy skok błędnie uznali za pochodną

wprowadzenia obowiązku szkolnego. Amerykańscy liderzy narodu przeczuwali, że takie posunięcie może spotkać się z potężnym oporem społecznym, znacznie większym niż w Prusach. Nie pomylili się.

Jako pierwszy wprowadzenie obowiązku szkolnego przeforsował najbardziej „oświecony” stan Massachusetts w latach 1848-1852, a pomysłodawcy musieli skorzystać z pomocy Gwardii Narodowej, która jako ostatnie, spacyfikowała oporne wobec szkoły miasteczko Barnstable na przykładzie Cod. Ostatni ze stanów, Missisipi, wprowadził u siebie przymusową edukację w 1918 r.

Finał ewolucji słowa

W ten sposób rodzice zostali pozbawieni edukacyjnej kontroli nad własnymi dziećmi, a szkoła stała się narzędziem do manipulowania ludźmi tak, by elity mogły realizować swoje partykularne cele – polityczne i kulturowe. (Marek Budajczak, pedagog z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, w wywiadzie Łukasza Zalesińskiego pt: „Kruszenie tradycyjnej edukacji”, „Rzeczpospolita”, PlusMinus – „Fasony” 21-22.02.2015 r., str. P16-P17. Śródtytuły: Kapitan „Nemo”).

Kapitan „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; http://www.fomt.pl „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński
Mecenas Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp. z o.o. Wrocław,
Hydroprojekt Sp. z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.
