

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbtor.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 22

Rok III

Czerwiec 2005 r.

Redakcja Biuletynu „Prosto z pokładu”
z największym bólem zamieszcza poniższy nekrolog
zamówiony przez grono absolwentów
Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

Z głębokim żalem zawiadamiamy
że z dniem 10 czerwca 2005 r przestała istnieć
we Wrocławiu
szkoła zasłużona dla Kraju i tego Miasta
nazywająca się

Technikum Żeglugi Śródlądowej

W tym czasie znamienite funkcje pełnili:

Wojewody Dolnośląskiego Stanisław Łopatowski

Kuratora Wojewódzkiego Teresa Kaleta

Prezydenta miasta Wrocławia Rafał Dutkiewicz

Przewodniczącego Rady Miejskiej Wrocławia Grzegorz Stopiński

Dyrektora Wydziału Oświaty Lilla Jaroń

Bractwo Mokrego Pokładu

Wręczamy ten numer Biuletynu ostatnim absolwentom Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu w roku 2005. Wypływając na piękne szlaki nowego życia prosimy, abyście pamiętali o swej szkole i mieście, w którym była ta szkoła. Żeglując po burzliwych wodach życia pamiętajcie również, że pokłady zabyt-

kowych statków są dla Was zawsze otwarte. Macie stałe zaproszenie na spotkania Bractwa Mokrego Pokładu, gdzie będziecie spotykać się z absolwentami naszej szkoły i zapaleńcami, którym leży na sercu żegluga śródlądowa. Stopy wody pod kilem.

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

Oświadczenie poselskie w sprawie szkoły żeglugi

W dniu 25 kwietnia 2002 r. odbyło się 20. posiedzenie Sejmu, na którym pan poseł Antoni Stanisław Stryjewski złożył oświadczenie poselskie w sprawie szkoły żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Na wstępie sięgnął do początków żeglugi na Odrze. Dokument wystawiony przez Henryka Brodatego w 1211 roku, nadający przywilej wolnego spławu staje się potwierdzeniem istnienia od dłuższego czasu zorganizowanego transportu wodnego. Na przestrzeni dziejów Odra jako droga wodna uzyskiwała duże znacznie lub usuwana była w cień w zależności od przemian politycznych. Po 1945 r. stał się Wrocław centrum krajowej żeglugi, gospodarki wodnej, projektowania i budowy statków śródlądowych. Tu też znalazła siedzibę największa w kraju szkoła żeglugi śródlądowej. Szkołę żeglugową scharakteryzował jako kuźnię kadr dla branży na obszar całej Polski, co jest również najlepszym świadectwem i cenzurką dla miasta. Rozwój szkoły i stały wzrost poziomu nauczania zajęły znaczną część wystąpienia.

A oto zapis protokolarny oświadczenia pana posła Antoniego Stanisława Stryjewskiego z części, w której ocenia decyzję likwidacji szkoły:

„...Niestety, wielka polityka lat 1982–2002 spowodowała wstrzymanie rozwoju szkoły. Z różnych przyczyn nastąpiło zmniejszenie liczby uczniów i zawieszenie działalności niektórych oddziałów i typów szkół, w tym w zespole szkół żeglugi śródlądowej. Lata 90. to lata walki o tę szkołę. Niestety, na dziś walki przegranej.

W ramach zmian w funkcjonowaniu państwa szkoły przekazano samorządom, a te, inną perspek-

tywę 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 więc po 55 latach istnienia wrocławska akademii żeglugi śródlądowej ma zamknąć swe podwoje. Tak, jakby Odry, 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 wodne nie potrzebowały życzliwych, wykształconych gospodarzy, marynarzy szuwarowych i bagiennych. Tak, jakby Polska nie potrzebowała gospodarki rzecznej.

Kończąc, chciałbym podziękować wszystkim profesorom i pracownikom, którzy na przestrzeni tych 55 lat istnienia wrocławskiej szkoły żeglugi śródlądowej wykształcili ok. 15 tys. polskiej młodzieży, za to wszystkie dobro, które dokonało się w murach tej szkoły, za to wszystkie dobro, które ubogaciło naszą Ojczyznę. Mam nadzieję, że opamiętamy się i uznamy, że powrócą młodzi Polacy do wrocławskiej Szkoły Żeglugi Śródlądowej nim wiatry czasu rozwieją wspomnienia i nauczycieli.”

Szanowny Panie pośle,

Przytaczamy Pana słowa, jakie zostały przedstawione Sejmowi. W imieniu absolwentów, grona profesorskiego, wszystkich ludzi z branży i tych co umiłowali Odrę składamy Panu podziękowanie z niskim ukłonem. Numer tego Biuletynu ukazuje się w miesiącu, w którym nasza Szkoła zostaje skreślona z rejestru. Żadne starania nie odniosły skutku, bo od samego początku było wiadomo, że tak ma być, bo ktoś na to czekał. Słowa z najbardziej uzasadnionymi argumentami nic nie mogły zdziałać. Panie pośle, pamiętamy o głosie na puszczy i o rzucanych perłach. Czego można było więc oczekiwać od jakiegoś rajcy, dla którego najważniejsze jest aby sąsiad-wyborca miał otynkowaną elewację budynku. To, że na posiedzenie przejeżdża mostem nad Odrą, nie musi wiedzieć, ile ta Odra dla jego grodu znaczy. Oby dokonany czyn został mu zapisany po właściwej stronie, a we właściwym czasie rzucony na szalę przechylił ją we właściwą stronę.

Redakcja Biuletynu „Prosto z pokładu”



Do Rady Miasta Wrocławia

.Zapewne wielu z Panów Radnych przypomina sobie czasy, kiedy przy wszystkich uroczystościach i prezentacja miasta Wrocławia występowali chłopcy w marynarskich mundurach, często ze sztandarem. Ówczesna Rada Miasta hołubiła szkołę, a szkoła służyła miastu. Tych Radnych już nie ma.

Na świadectwo dobrej współpracy szkoła-miasto przywołuje krótką charakterystykę zasłużonych dyrektorów.

Antoni Gregorkiewicz. Pierwszy dyrektor szkoły żeglugi. Wspaniały pedagog, człowiek wielkiej zacności. Organizował szkołę, której budynek został wyremontowany z funduszy Żeglugi na Odrze. Tworzył pierwsze programy i systemy nauczania dla szkoły żeglugi śródlądowej. Harcmistrz Rzeczypospolitej, umiłował młodzież i był miłowany przez młodzież. Praca z młodzieżą była jego zawodem i powołaniem. Zapamiętany został jako cierpliwy i wy-

rozumiały dla potknięć, bezwzględny dla błędów, niedbalstwa i lenistwa.

Tadeusz Cieśla. Dyrektor, którego można nazwać budowniczym. Spokojny, ale niezwykle uparty w realizacji wyznaczonych celów. Wykorzystywał wszelkie argumenty aby znaleźć klucz otwierający kasy branżowych instytucji. Kompleks budynków, jaki dziś oglądamy przy ul. Brücknera 10, został wzniesiony właśnie z funduszy inwestycyjnych Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych. Dbał o dobrą organizację zajęć, doceniał kwalifikację kadry nauczycielskiej i starania w przyswajaniu wiedzy przez uczniów.

To oni mogliby Panom Radnym powiedzieć, jakie efekty przynosi dobra współpraca miasta i szkoły, jak szkoła tego typu promuje miasto w kraju i za granicą.

Spokojnych obrad Panowie Rada.

Redakcja Biuletynu „Prosto z pokładu”

Świadek historii

Absolwenci TŻŚ chętnie odwiedzali swoją „akademię żeglugi”, przesyłali z kraju i ze świata pozdrowienia, karty pocztowe i listy. Miłe to były zwyczaje. Pamięć absolwentów sprawiała radość i utwierdzała nas w przekonaniu, że nasze nauczycielskie wysiłki nie poszły na marne. Wspominam w sposób jeden z takich listów, który wiąże się z historią naszej szkoły i historią szkolnictwa żeglugowego w Polsce. List nadszedł z Kopenhagi. Autor listu, Aleksander Dresler, przesłał pozdrowienia z okazji Świąt Bożego Narodzenia i poinformował, że „miał honor być uczniem ostatniego rocznika nawigacyjnego Szkoły Żeglugi Rzecznej w 1939 roku.” To nie pomyłka! Rok 1939 – Warszawa. Ostatni rok działalności Męskiej Prywatnej Szkoły Żeglugi Rzecznej. Szkoła powstała w 1937 roku i dała początek zorganizowanemu szkolnictwu zawodowemu w branży żeglugowej.

Pan Aleksander Dresler tak wspominał te czasy:

„Rok szkolny rozpoczęliśmy 8 stycznia 1939 roku, ja na Wydziale Nawigacyjnym. Przez pięć miesięcy słuchaliśmy wykładów teoretycznym, potem była praktyka letnia na białych statkach Vistuli, wakacje i planowany powrót do szko-

ły. Po trzech latach mieliśmy otrzymać stopnie oficera we flotyli albo posady na lądzie.

Uczniowie spoza Warszawy mieszkali na Starówce w klasztorze ojców franciszkanów, wkrótce przeniesiono nas na Pragę do bursy imienia Józefa Piłsudskiego, leżącej tuż koło mostu Kierbedzia, na ulicy Dębowej 2.

Po skończeniu zajęć teoretycznych (...) pojechaliśmy we trójkę do Świdra (...). Zameldowaliśmy się u kapitana na wielkiej i bardzo nowoczesnej pogłębiarce. Zadaniem jej było przekopanie nowego toru wodnego w łazysku „Wisły” (...). Ponieważ pogłębiarka posiadała stałą załogę, to nasz tam pobyt przypominał raczej wakacje. Mając dużo wolnego czasu spędzaliśmy go na zwiedzaniu okolic i łapaniu karasi w Wiśle (...). Byliśmy kilkakrotnie w Wilanowie, gdzie stał jeszcze przed wejściem na dziedziniec pałacowy namiot wezyra tureckiego Kara Mustafy (...).

Wodę do picia, mycia i gotowania braliśmy prosto z rzeki.

Zakończył się upalny i piękny sierpień 1939 roku. Świetnie zorganizowane prace dobiegały końca (...). 31 sierpnia jako praktykanci zaczęliśmy się pakować do wyjazdu do Warszawy, a stamtąd zamierzaliśmy rozjechać się na

wakacje. 1 września obudziliśmy się bardzo wcześniej (...). Był to jeden z tych wczesnych poranków, jakie spotyka się tylko w Polsce: jasny, ciepły i pełen spokoju. Nagle zauważyliśmy lecące w naszą stronę samoloty. Było ich kilkanaście. Nagle zaczęło się od maszyn coś odrywać i migocąc w blasku słońca spadało w naszym kierunku, Zaraz też odezwała się bateria dział przeciwlotniczych.

BOMBY! A więc WOJNA!"

Wybuch wojny przerwał działalność warszawskiej Szkoły Żeglugi Rzecznej. Po wojnie podjęto próbę odtworzenia szkoły. W lutym

1946 powstała w Warszawie Szkoła Żeglugi Śródlądowej. Kontynuowali w niej naukę uczniowie z okresu przedwojennego, dokonano też nowego naboru.

1 września 1948 roku przeniesiono wydział nawigacyjny Szkoły Żeglugi Śródlądowej z Warszawy do Elbląga, a wydział mechaniczny do WROCŁAWIA. Tym sposobem losy pana Aleksandra Dreslera spłotyły się niejako z historią wrocławskiego Technikum, zaś w Sali Historii herb Warszawy przypominał nam absolwentów „warszawskich”.

Marek Malicki

Szkolenie załóg pływających dla żeglugi śródlądowej

Okres przedwojenny

Przed pierwszą wojną światową istniała w Toruniu Szkoła Żeglarska. Przygotowywała ona do zawodu załogi pokładowe dla statków śródlądowych z napędem oraz dla barek. Kadry „łodziorzy” na Odrze uzupełniały wykształcenie i kwalifikacje zawodowe w szkołach zimowych, czynnych podczas przerwy nawigacyjnej. Szkoły te organizowano w miejscowościach, gdzie były zimowiska taboru rzeczne-go.

W okresie międzywojennym zawód wodniaka był przekazywany z ojca na syna. Często właściciel statku pływał na nim wraz z całą rodziną, co pozwalało dziecku przyswajać sobie zawód ojca już od wczesnego dzieciństwa, a później uzupełniać wiedzę w szkole zimowej.

Drugim sposobem opanowania wiedzy i umiejętności była forma terminu. Młodzieńców po ukończeniu 16 lat zatrudniano na statkach jako tzw. chłopców. Praktykant po ukończeniu 18 lat mógł być przyjęty jako marynarz. Następne stanowisko to funkcja bosmana na barce lub sternika na statku z własnym napędem. O przydatności na dane stanowisko, w zależności od czasu pływania i zdolności osobistych, decydował kierownik statku.

W okresie międzywojennym załogi statków rekrutowały się z miast i wsi położonych wzdłuż drogi wodnej. Na Wiśle poważną ich część pochodziła z rejonów Płocka, Nieszawy i Torunia. Na praktykantów lub marynarzy zgłaszali się młodzi ludzie, dobrze obeznani z żywiołem wodnym. Mieli oni dobrze opanowaną sztukę poruszania łodzi „na wiosła” i pod

żaglem oraz umiejętność pływania. Znaki żeglugowe też nie były im obce. Po charakterze powierzchni wody odróżniali ukształtowanie dna, stwierdzając istnienie mielizn, raf i innych przeszkód, niezauważalnych przez ludzi, którzy pierwszy raz stykają się z wodą.

Dla uzyskania patentu żeglarskiego, uprawniającego do samodzielnego kierowania statkiem, kandydat musiał na swój koszt złożyć egzamin przed Państwową Komisją Egzaminacyjną. Egzamin składał się z części teoretycznej (znajomość przepisów, znaków i sygnałów) i części praktycznej (dobijanie do przystani i odbijanie, wejście i wyjście z portu itd.).

Szkoły żeglugi śródlądowej w latach 1947–1953

Następstwem upaństwowienia taboru pływającego w Polsce było powstanie dwóch przedsiębiorstw żeglugowych – jednego na Wiśle, drugiego na Odrze. Po zakończeniu drugiej wojny światowej tabor żeglugowy na rzekach prawie nie istniał. Był uprowadzony lub zatopiony przez cofające się wojska hitlerowskie. Jeśli idzie o kadry to „Żegluga na Wiśle” miała poważne rezerwy w doświadczonych załogach. Gorzej przedstawiała się sprawa kadrowa w „Żegludze na Odrze”. W górnym biegu tej rzeki, w okolicach Koźła, Odrowąża, Malni, Rogowa, Dobrzenia, pozostała część załóg o dużym doświadczeniu wodniackim. Pozostałe rejony Nadodrza zasiedlali ludzie nie obeznani z zawodem żeglarskim. Dyrekcja „Żeglugi na Odrze”, zdając sobie sprawę, że wybudowanie statku to kwestia miesięcy, na-

tomiast wyszkolenie pełnowartościowej załogi wymaga kilku lat, podjęła w 1946 r. decyzję zorganizowania przyzakładowej szkoły żeglugi śródlądowej.

Dwuletnią Szkołę Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu pod zarządem Polskiej Żeglugi na Odrze (następnie Państwowej Żeglugi na Odrze) w porozumieniu z Kuratorium Okręgu Szkolnego otwarto 23 lipca 1947 r. Spośród 144 kandydatów po egzaminach i badaniach, do klas pierwszych przyjęto 75 uczniów.

Od stycznia 1950 r. szkoła przechodzi pod zarząd Ministerstwa Komunikacji, jako Państwowa Szkoła Żeglugi Śródlądowej. Ostatni absolwenci opuszczają ją w październiku 1952 r. Tymczasem otwarto w sierpniu 1951 r. dwuletnią Zasadniczą Szkołę Zawodową Żeglugi Śródlądowej. Wydział mechaniczny tej szkoły zlokalizowano we Wrocławiu, natomiast wydział nawigacyjny najpierw mieścił się w Elblągu, a od 1953 r. przeniesiono go do Wrocławia. Ogółem te szkoły ukończyło 331 absolwentów.

Technikum Żeglugi Śródlądowej

Zakupione w Holandii nowoczesne holowniki parowe i budowane w Polsce holowniki z napędem spalinowym charakteryzowały się bogatym wyposażeniem technicznym. Wymagały one obsługi o wyższych kwalifikacjach. W roku szkolnym 1953/54 otwarto czteroletnie Technikum Żeglugi Śródlądowej. W pierwszym roku podjęło naukę 45 uczniów na wydziałach nawigacyjnym, mechanicznym oraz eksploatacji floty i portów.

Od roku szkolnego 1959/60 Wrocław staje się centrum szkolenia kadr dla żeglugi i dróg wodnych. W tym czasie bowiem ze Szczecina do Wrocławia zostaje przeniesione Technikum Dróg Wodnych. Szkoła otrzymuje nazwę Technikum Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej. Od września 1958 roku technikum przechodzi z czteroletniego na pięcioletni cykl nauczania.

W czerwcu 1965 r. opuszczają absolwenci wydziałów budownictwa wodnego i gospodarki wodnej, a ostatni absolwenci wydziałów: nawigacyjnego i mechanicznego zdają maturę w czerwcu 1969, ponieważ od września 1965 roku szkoła przeszła na nauczanie jednocyklowe.

Uczniowie

Kandydat do technikum i zasadniczej szkoły musiał wykazać się świadectwem ukończenia

szkoły podstawowej, dobrym stanem zdrowia, zwłaszcza wzroku, słuchu i wymowy. Nie mógł być daltonistą. Wiek kandydata minimum 15, maksimum 17 lat. Najmniejsza waga ciała 50 kg, minimalny wzrost 150 cm. Kandydat zdawał egzamin pisemny i ustny z języka polskiego i matematyki oraz ustny z fizyki. Liczba kandydatów do technikum była zawsze duża. Na jedno miejsce przypadało 3–6 kandydatów. Do technikum garnęła się młodzież z całej Polski. Dużą atrakcją był mundur, możliwość otrzymania stypendium i zamieszkania w internacie.

Przykładowo w 1962 r. do techniku przyjęto ogółem 797 uczniów, którzy pochodzili z województw:

Białostockie 17
Bydgoskie 10
Gdańskie 8
Katowickie 43
Kieleckie 40
Koszalińskie 13
Krakowskie 19
Lubelskie 37
Łódzkie 31
Olsztyńskie 8
Opolskie 26
Poznańskie 47
Rzeszowskie 15
Szczecińskie 10
Warszawskie 53
Wrocławskie 382
Zielonogórskie 38

Jest to obraz powtarzający się w następnych latach

Kadra pedagogiczna

Nie było trudności z zaangażowaniem nauczycieli do przedmiotów ogólnokształcących. Gorzej przedstawiała się sprawa obsady przedmiotów zawodowych. Należy tu odróżnić przedmioty zawodowe ogólnotechniczne, jak: rysunek techniczny, mechanika techniczna, termodynamika, części maszyn, materiałoznawstwo itp. oraz przedmioty branżowe, jak: nawigacja, locja rzek, instalacje i osprzęt statku, technologia budowy i remontu statków, pędniki, budowa i teoria statku itd.

Pierwsza grupa przedmiotów mogła być prowadzona przez absolwentów Politechniki Wrocławskiej, druga wymagała już inżynierów branżowców. Technikum nie mogło ich angażować na pełny etat, bowiem przedmioty branżowe często nie miały wymiaru godzin pełnego etatu. Wobec powyższego technikum zmu-

szone było angażować nauczycieli przedmiotów branżowych na godzinach zleconych. Były to osoby zatrudnione na stałe w branży żeglugi względnie dróg wodnych. Reprezentowali oni dużą wiedzę zawodową, nie mają jednak przygotowania pedagogicznego. Ich związek ze szkołą kończył się po odbyciu lekcji. Tym samym cały ciężar spraw wychowawczych spadał na pedagogów etatowych.

Taki stan trwał, dopóki absolwenci technikum nie zdobyli odpowiedniego wykształcenia i nie powrócili do swej szkoły jako nauczyciele przedmiotów branżowych.

Programy nauczania

We wszystkich programach nauczania wypukła się trzy zadania szkoleniowe: teoretyczne opanowanie wiedzy w pracowniach technikum, zajęcia praktyczne w warsztatach szkolnych, nauka obsługi w zakresie służby pokładowej i w siłowni. Dla osiągnięcia jak najwyższych kwalifikacji absolwenta, nauczyciele przedmiotów zawodowych współpracują z odpowiednimi działami warsztatów i załogami statków.

Pierwsze programy nauczania wymagały poważnego skorelowania przedmiotów zawodowych. Np. zagadnienia termodynamiki występowały w różnym zakresie w fizyce, kotłach i silnikach parowych oraz silnikach spalinyowych, przy jednoczesnym istnieniu oddzielnego przedmiotu o tej nazwie. Programy wymagały stałej aktualizacji.

Uczniowie technikum mieli pięć dni nauki w tygodniu. Szósty dzień przeznaczony był na zajęcia warsztatowe. Po klasach pierwszej i drugiej uczniowie odbywali dwumiesięczne praktyki na statkach szkolnych. Po ukończeniu klasy trzeciej szli na 2-miesięczną praktykę indywidualną do przedsiębiorstw żeglugowych. Po ostatniej klasie i zdaniu egzaminu dojrzałości, uczeń kierowany był do przedsiębiorstw żeglugowych na 4-miesięczną praktykę. Uzyskanie pozytywnej opinii z odbytej praktyki było podstawą ukończenia danej klasy. Uczeń 4-letniego technikum, opuszczając go legitymował się 10-miesięczną praktyką.

Podręczniki szkolne

W zakresie przedmiotów ogólnokształcących młodzież korzystała z podręczników zatwierdzonych przez władze oświatowe.

W przedmiotach zawodowych przez długi czas odczuwano zupełny brak podręczników

do nauki: nawigacji, locji, technologii remontu statków, ekonomiki transportu rzeczno-mechanizmów pomocniczych, osprzętu i instalacji statku. W trakcie powstawały więc podręczniki lub skrypty.

Warunki lokalowe

Uszkodzony działaniami wojennymi budynek szkolny przy ul. Brücknera został odremontowany z kredytów inwestycyjnych „Żegluga na Odrze”. W tym budynku znalazła swoje lokum Zasadnicza Szkoła Żeglugi Śródlądowej od 1949 r. W tym właśnie budynku uruchomiono w 1953 r. Technikum Żegluga Śródlądowej. Parter i pierwsze piętro przeznaczone były na sale szkolne. Na drugim piętrze w siedmiu salach lekcyjnych rozmieszczono internat. W części podpiwniczonej budynku znajdowały się: stołówka, kuchnia, magazyn prowiantowy, prysznic i archiwum szkoły oraz kotłownia.

Od 1957 roku z funduszy inwestycyjnych Zjednoczenia Żegluga i Stoczni Rzecznych rozpoczęła się rozbudowa kompleksu budynków szkoły. Rozwijające się, na początku lat sześćdziesiątych, 5-wydziałowe technikum nie mogło się pomieścić w salach lekcyjnych. Zmuszało to do nauki na dwie zmiany.

Z funduszy resortowych powstawały:

- Budynek z 17 salami pracowni przedmiotowych, 2 salami rezerwowymi oraz obszerną biblioteką.
- Pełnowymiarowa sala gimnastyczna wraz z basenem pływackim.
- Aula z 640 fotelami w układzie teatralnym.
- Internat na 320 miejsc z później dobudowanym skrzydłem na 300 miejsc. Znajdowały się tu również pokoje do nauki własnej, świetlica, czytelnia, stołówka, gabinet lekarski i stomatologiczny, izba chorych, pralnia.
- W oddzielnym budynku kotłownia.
- Kompleks boisk sportowych.

Warsztaty szkolne

Do 1959 r. młodzież Zasadniczej Szkoły Żegluga Śródlądowej i Technikum chodziła na zajęcia zawodowe do stoczni „Zacisze”, warsztatów remontowych „Żegluga na Odrze” i innych szkół zawodowych we Wrocławiu. Następnie po wybudowaniu internatu adaptowano do celów praktycznych część podpiwniczenia budynku szkoły.

Właściwe warunki do prowadzenia nauczania zawodu stworzono uczniom od 1964 r. po przejęciu w użytkowanie nowo wybudowa-

nych warsztatów szkolnych. W warsztatach tych młodzież mogła uczyć się: przygotowania produkcji tj. opracowania technologii z wykonaniem rysunku warsztatowego, obróbki drewna i metali, spawania, montażu mechanizmów, obsługi silników, mechanizmów pomocniczych i instalacji, pomiarów energetycznych, regulacji silników, prac malarskich, linowych, elektrotechnicznych itd. Razem przygotowano 182 stanowiska zajęć praktycznych.

inż. Czesław Śladkowski

Od Redakcji

Jest to skrót artykułu: *Szkolenie załóg pływających dla żeglugi śródlądowej*, Technika i Gospodarka Morska, nr 9/1974.

Inż. Czesław Śladkowski, ur. 15.08.1905 r. w Toruniu, zmarł 13.07.1983 r. we Wrocławiu. Syn

Szkoła nauczycielem stoi

Marian Szwarc

Dla wszystkich był Marianem. Dla przyjaciół, uczniów, wychowanków absolwentów był zdrobniale nazywanym Maniusiem albo Mańkiem, jednak zawsze otoczonym szacunkiem za wiedzę, takt, niezwykłą kulturę w kontaktach z ludźmi, których umiał urzec specyficznym ciepłem, skromnością, osobistym urokiem.

W tym roku 10 marca minęła trzecia rocznica jego śmierci.

Odejście inż. Mariana Szwarca było dla całego środowiska związanego z żeglugą śródlądową niezwykle dotkliwym ciosem i dotyczyło nie tylko środowiska wrocławskiego, ale miało wymiar ogólnopolski. Nic w tym dziwnego gdy zważymy, że był on jednym z wielkich architektów budujących przez całe dziesięciolecie wizerunek wrocławskiej szkoły żeglugi śródlądowej. Był ostatnim z wielkich pozostających na posterunku do końca, gdy znane były już decyzje samorządowców wrocławskich o wygaszeniu szkoły.

Przygodę z żeglugą śródlądową, trwającą niemal 50 lat rozpoczął w roku 1953, kiedy to jako 14 letni chłopiec zaczynał naukę w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Gdy w 1957 roku kończył szkołę, jako jeden z najlepszych, dyrektor Tadeusz Cieśla zaproponował mu pracę w szkole na stanowisku bosmana na statku szkolnym „Małgorzata Fornalska”. Jego opowiadania z tego okresu, anegdo-

czyprą barek wiślanych miał we krwi żeglugę, której poświęcił całe swe pracowite życie. Gdyby przyszło w wielkim skrócie przedstawić Jego osiągnięcia, to złotymi zgłoskami należałoby wypisać: kładł zręby pod żeglugę na Odrze, tworzył pierwsze w historii biuro projektów statków śródlądowych, organizował placówkę Polskiego Rejestru Statków we Wrocławiu, tworzył pierwsze zasady normalizacji statków śródlądowych, współtworzył na wielką skalę zasady kształcenia techników nawigatorów i mechaników żeglugi śródlądowej. To tak wiele na jedno życie. Był wśród nas i uczył nas nie tylko zawodu, ale i rzetelnej pracy – swoim przykładem.

Redakcja Biuletynu „Prosto z pokładu”.

ty, wspomnienia o kapitanie Popielu, mechaniku Szafranie i inne są godne osobnego opisanie.

Potem była służba w Marynarce Wojennej, po niej powrót do szkoły na stanowisko nauczyciela przedmiotów zawodowych: locji, teorii prowadzenia statku i innych. Początki pracy nauczycielskiej łączył ze studiami na Politechnice Wrocławskiej, które ukończył pomimo niewyobrażalnej dla dzisiejszych nauczycieli liczby 42 godzin zajęć dydaktycznych tygodniowo w szkole. Biorąc pod uwagę, że jako młody nauczyciel musiał systematycznie przygotowywać się do lekcji, był to wysiłek nie lada. Dodać warto, że znajdował jeszcze czas by bezinteresownie pomagać uczniom w rozwiązywaniu trudniejszych zadań z matematyki, co autor tych wspomnień jakoś szczególnie zapamiętał.

Ciężką rzetelną pracą, ciągłym doskonaleniem i doskonaleniem się krok po kroku zyskiwał opinię wybitnego eksperta w sprawach żeglugi śródlądowej. Lubił zaskakiwać ludzi wiedzą i fenomenalną pamięcią. Przyjeżdżający do szkoły kapitanowie niemieccy nazywali go „pan koma”, gdyż potrafił z pamięci z dokładnością do drugiego miejsca po przecinku podawać na którym kilometrze znajduje się dowolna śluza, odgałęzienie kanału, portu itp., a dotyczyło to zarówno polskich jak i europej-

skich dróg wodnych. Często występował jako rzeczoznawca sądowy w sprawach wypadków żeglugowych, a jego opinie uchodziły jako niepodważalne.

Przez wszystkie lata pracy nauczycielskiej był wzorem dyscypliny. Stracone lekcje z inż. Marianem Szwarcem były po prostu nie do pomyślenia.

Oprócz lekcji „od dzwonka do dzwonka” zajmował się zawsze wieloma sprawami będącymi poza formalnym zakresem jego obowiązków. Już w latach sześćdziesiątych jeździł na niedzielne zajęcia wydziału zaocznego Technikum Żeglugi Śródlądowej do punktów konsultacyjnych w Giżycku, Warszawie i Bydgoszczy, a także odbywał zajęcia w sobotnie popołudnia i w niedziele ze słuchaczami wydziału zaocznego we Wrocławiu.

Od roku 1963, gdy Państwową Komisję Egzaminacyjną na stopnie oficerskie w żegludze śródlądowej umiejscowiono w szkole, egzaminował kandydatów na kapitanów, mechaników i pilotów. Przeprowadzał liczne kursy doskonalące w zawodach żeglugowych, opracowywał testy egzaminacyjne, programy szkoleń, materiały dla ministerstwa właściwego w sprawach transportu, Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i innych instytucji branżowych.

Wiele czasu poświęcał wykonywanym przez uczniów ostatnich klas technikum pracom dyplomowym. Prace te były potem wykorzystywane jako doskonałe pomoce dydaktyczne oraz stanowiły oryginalny – wiele razy w ciągu lat zmieniany wystrój pracowni nawigacji.

Swoją wiedzę teoretyczną starał się uzupełniać praktyką pływania. W latach siedemdziesiątych przez kilka lat podczas wakacji pływał jako członek załogi na barkach motorowych po europejskich drogach wodnych. W roku 1977 na statku szkolnym „Westerplatte II” płynął do Schönebeck nad Łabą rozpoczynając w ten sposób długoletnią współpracę szkoły wrocławskiej z siostrzaną szkołą w byłej NRD. W roku 1978 płynąc na „Westerplatte II” w rejsie szkoleniowym do Dečina dał początek współpracy szkoły wrocławskiej ze szkołą żeglugi śródlądowej w b. Czechosłowacji, a w roku 1980, opiekując się grupą uczniów z Wrocławia (ra-

zem z J. Bartoszkciem), odbył rejs po Dunaju statkiem szkolnym „Buda” węgierskiej szkoły żeglugi śródlądowej w Budapeszcie. W tym samym roku odbył rejs po Odrze z uczniami z Węgier na statku „Westerplatte II”.

W latach osiemdziesiątych był kierownikiem organizowanych przez Ministerstwo Komunikacji obozów przysposobienia obronnego odbywających się na statkach szkolnych, gdzie w trakcie rejsu młodzież z różnych szkół resortowych odbywała kurs kończony egzaminem na tytuł sternika motorowodnego.

Chlubnym epizodem w karierze zawodowej Mariana Szwarca było piastowanie stanowiska wicedyrektora szkoły w latach osiemdziesiątych. Wszyscy pamiętający go z tego okresu wiedzą, ile wysiłku kosztowało go utrzymanie bazy szkoły w warunkach występujących wówczas trudnościach zaopatrzeniowych przy jednoczesnej ciągłej dbałości o wysoki poziom pracy dydaktycznej i wychowawczej.

Po przejściu na emeryturę w roku 1987 pracował nadal. Nadal organizował i odbywał liczne rejsy na statku „Westerplatte II” m.in. z muzealnikami, dziennikarzami, gośćmi z Niemiec, a nade wszystko z młodzieżą: z TŻŚ, innych szkół średnich, a także podstawowych. Zawsze uczył. O żegludze, drogach wodnych, o szkole, o statkach szkolnych mógł opowiadać godzinami. Niżej podpisany, jako jeden z nielicznych miał szczęście słuchać go przez wiele lat. Najpierw jako uczeń w latach sześćdziesiątych, później jako młodszy kolega w zawodzie. Nauczycieli – swoich byłych uczniów nazywał często żartobliwie chłopakami. Nam, szczególnie gdy byliśmy jak on emerytami, bardzo to schlebiało.

Na koniec najważniejsze. Marian był najlepszym znanym mi wychowawcą. Dziś po latach widać, że wychowywał przede wszystkim przykładem własnego pracowitego życia. Jestem przekonany, że pod takim stwierdzeniem chętnie podpiszą się wszyscy absolwenci Technikum i Zasadniczej Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, także wszyscy, którzy mieli okazje go poznać.

Henryk Pierchała

Wspomnienia o Szkole i szkoleniu

Moje wspomnienia o szkole żeglugi śródlądowej wiążą się ze szkoleniem różnego typu,

jak zasadnicza, zawodowa, PST, czy technikum. Szkoła ta zawsze zapewniała wysoki poziom

nauczania przedmiotów zawodowych i ogólnokształcących. Absolwenci nie mieli trudności z dostaniem się na studia, gdzie dawali sobie doskonale radę. W związku z tym wspominałem uczniów sprzed lat, którzy zrobili w życiu autentyczne kariery nie tylko w wyuczonym zawodzie i przynosili zaszczyt miastu, które było siedzibą szkoły. Tym większy żal, że po pięćdziesięciu latach miasto Wrocław po prostu zlikwidowało szkołę.

Szkoła dawała podstawę do przyszłego zawodu. Podziwiałem, jak ci młodzi chłopcy wchłaniali wiedzę zawodu, dla niektórych zupełnie obcego w ich rodzinnym środowisku. Zawód żeglarza jest trudny i trzeba uczyć się go praktycznie latami, bowiem każdy kilometr szlaku żeglownego, niemal każdy dzień niesie inne problemy i trudności, które należy natychmiast rozwiązywać. Miałem tę przyjemność, jako wykładowca nawigacji w szkole i przewodniczący komisji egzaminacyjnej na patenty żeglarskie przyglądać się rozwojowi intelektualnemu uczniów. Absolwenci szybko też zdobywali kolejne stopnie. Równocześnie dochodziły do mnie wieści o sukcesach absolwentów w zawodach zupełnie odległych od wyuczonego w szkole żegluga.

Należy ubolewać, że władze miasta tak szybko, mimo protestu wielu uznawanych specjalistów żeglugowych, hydrotechników, znanych osobistości i radnych, podjęły tak nie w pełni przemyślaną decyzję o likwidacji tej zasłużonej dla miasta szkoły. Absurdalny argument, że szkoła kształci bezrobotnych (a liceum nie?) nie ma pokrycia w rzeczywistości. Wiadomo, że wielu absolwentów pływa u armatorów na wodach Europy Zachodniej. Tylko nieliczni osiedlają się tam. Zdecydowana większość nawet jeżeli lokuje zarobki w tamtejszych bankach, to jednak powraca do kraju i tu inwestuje. Po nich pozostaje dobra opinia o pracowitości, uznanie dla szkoły i sława dla miasta Wrocławia. Dowodem tego jest zapotrzebowanie na każdą ilość absolwentów celem za-

trudnienia u armatorów holenderskich. Niemcy nie pozostają też w tyle.

Rozwiązanie nasuwało się proste. Tu muszę zaznaczyć, że byliśmy zgodni ze śp. inż. Marianem Szwarcem o konieczności zmiany systemu nauczania dla potrzeb żegluga śródlądowej. Nie wymagałoby to żadnych nakładów inwestycyjnych. Wystarczyłoby tylko uważnie wysłuchać argumentów i z życzliwością je rozważyć, czego nie uczyniono.

Nauka powinna przebiegać w systemie trzyletnim. Ze względu na specyfikę kształcenia młodych kadr dla żegluga naukę należałoby oprzeć na przyswajaniu wiedzy praktycznej. Taki system kształcenia sprawdził się już swego czasu w Polsce w okresie powojenym. Na przykład w Niemczech takim systemem prowadzi się szkolnictwo zawodowe. Duży zakres zajęć praktycznych umożliwia szybkie i dobre przygotowanie ucznia do zawodu. W nowym modelu szkolenia wrocławskiej szkoły żegluga połowa nauki odbywałaby się na statku szkolnym „Westerplatte II”, który posiada 40 miejsc noclegowych dla uczniów. Istnieją tu również poza pomieszczeniami dla załogi i dwóch wykładowców zaplecze socjalne oraz warunki do prowadzenia zajęć dydaktycznych. Równocześnie część uczniów mogłaby odbywać praktyki na statkach różnych armatorów. Do tego wystarczyłby jeszcze z olbrzymiego kompleksu szkolnego budynek, który dotychczas spełniał rolę warsztatów szkolnych. Absolwent po 20 miesiącach praktyki (do której wliczając praktyki na statku szkolnym) mógłby ubiegać się o pierwszy stopień oficerski.

Jaką rolę po likwidacji szkoły przewidziano dla statku szkolnego „Westerplatte II”? Może jest już ustalony nabywca?

Reaktywacja szkoły dla żegluga powinna nastąpić w trybie pilnym. Póki nie jest za późno.

*kmdr por. Mieczysław Wróblewski
wykładowca nawigacji*

Chłopcy po szkole żegluga śródlądowej

Oto są Ci, którzy rozsławili i rozsławiają nasze miasto Wrocław:

1. Czech Józef – brygadier Państwowej Straży Pożarnej we Wrocławiu
2. Deniusz Zbigniew i Bogumił Zenon (spółka) – „TRANSBODE”, trzeci co wielkości armator żegluga śródlądowej w Polsce.

3. Faron Ryszard – aktor.
4. Franciszkiewicz Edward – kierownik Kanału Augustowskiego.
5. Frąckowiak Sławomir – prezes Zakładów Ceramicznych Opoczno.
6. Hawryluk Tadeusz – st. bosm., bosman okrętowy na niszczycielu ORP „Wicher”.

7. Hopfer Jerzy – poseł.
 8. Kołakowski Roman – dyrektor festiwalu „Przegląd piosenki autorskiej”, poeta, śpiewak, czyli trubadur .
 9. Kowalczyk Rudolf – dyrektor Stoczni Koźle.
 10. Kubiszewski Tadeusz – kmdr., Główny Kwatermistrz Marynarki Wojennej.
 11. Kufel Tadeusz – poseł.
 12. Latała Jerzy – współwłaściciel „białej floty” w Gdańsku.
 13. Lejda Stanisław – redaktor gazety „Słowo Polskie”
 14. Lipiński Jerzy – kmdr por., dowódca Dywizjonu Trałowców.
 15. Maciejewski Alaksander – aktor.
 16. Marcinkowski Wiesław – armator tankowców na Renie.
 17. Markocki Józef – mim, dyrektor Teatru Pantomimy.
 18. Moryń Zdzisław – dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.
 19. Moskwa Tadeusz – kmdr., dowódca niszczyciela ORP „Grom”.
 20. Mielczarek Waldemar – dziennikarz, Warszawa.
 21. Nęcki Jerzy – zastępca Komendanta Głównego Milicji Obywatelskiej
 22. Onderko Roman – kpt. ż. w., kapitan portu Świnoujście
 23. Orzeł Lucjan – studia na filologii polskiej w RFN, profesor Uniwersytetu w Heidelbergu.
 24. Oszczęda Kazimierz – płk. pol., naczelnik wydziału Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej we Wrocławiu ds. przestępstw gospodarczych.
 25. Pawełek Arkadiusz – globtroter, próba przepłynięcia Atlantyku szalupą.
 26. Sokołowski Jan – profesor Uniwersytetu Wrocławskiego.
 27. Stawiany Ireneusz – armator (spółka) statków pasażerskich w Darłowie, wędzarnia ryb, zakład produkcji maszyn i urządzeń przemysłu spożywczego.
 28. Theda Jerzy – kpt. ż.w., pływa pod banderą RFN.
 29. Vonau Jerzy – dyrektor Departamentu Prawnego Ministerstwa Komunikacji; przedstawiciel Polski w British Corporation Lloyd Bureau of Shiping w Londynie.
 30. Wysota Kazimierz – aktor.
 31. Ryszard Zbrzyzny – poseł.
- Do stanu duchownego wstąpili: Dariusz Grządziel, Janusz Kamionka, Robert Siarkiewicz.
- Powyższa bardzo skrótowa lista absolwentów Szkoły Żeglugi, którzy osiągnęli pewien wyższy stopień od marynarza. Została sporządzona bardzo szybko, bez możliwości przeprowadzenia szerszego rozpoznania. Chodziło o to, aby w jakiś sposób przedstawić krótką historię szkolnictwa żeglugowego. Zdajemy z tego sprawę, że posiadać może duże braki. Zwracamy się do wszystkich czytelników o przekazywanie informacji o sukcesach swoich kolegów.

Redakcja

Statki szkolne

Wyjątkowy rozdział w historii Szkoły zapisały jednostki szkolne, znamienne dla polskiego systemu szkolenia marynarzy statków śródlądowych. Początkowo Szkoła korzystała ze statków „Polskiej Żeglugi na Odrze” lub jednostek użyczanych przez Okręgową Dyрекcję Dróg Wodnych we Wrocławiu (m.in. dwu 10-osobowych szalup wiosłowo-żaglowych typu „Barkas”, statku inspekcyjnego „Zbigniew”, bocznokołowca, z maszyną parową, który był w stanie pomieścić w kabinach ok. 20 uczniów). Później rolę statków szkolnych pełniły:

- BP-51 (ex. „Radom”) i BP-52 (ex. „Rzeszów”) – niemieckie barki parowe z 1902 r., 2-śrubowe, z silnikami o mocy 100 KM, długości 55,0 m, szerokości 8,0 m, po 1945 r. eksplo-

- towane w późniejszej „Żegludze na Odrze” jako towarowe. W 1951 adaptowano je do szkolenia przyjętych do pracy marynarzy. W 1954 rozpoczęli na nich praktyki uczniowie Szkoły Zawodowej i Technikum Żeglugi Śródlądowej. Jednostki przekazane Szkole dowodzone były przez kapitanów Romualda Olszewskiego (BO-51) i Lubiszewskiego (BP-52). Ta ostatnia w 1954 utraciła zdolność żeglugową i eksploatowana była później jako warsztat szkolny. BP-51 pływała po Odrze i Wiśle, rejsy szkolne prowadzono m.in. do Gdańska.
- „Paweł Finder” – dawny pasażerski bocznokołowiec parowy, z maszyną o mocy 24 KM, długości 28 m, szerokości 3,2 m, z tam-



BP-51



„Paweł Finder”

borami 5,2 m. Zbudowany w latach 80. XIX wieku. Pod nazwą „Sekunda” pływał na Wiśle, Prypoci, Pinie i Kanale Królewskim. Po 1945 eksploatowany był w późniejszej „Żegludze na Wiśle” w Krakowie. W 1955 sprowadzony do Szkoły, po adaptacji, od maja 1956 eksploatowany jako statek szkolny dla 18 uczniów. Skasowano go w 1959 r. Praktyki realizowano na Odrze i Wiśle. Pływał pod dowództwem kapitanów Jerzego Popiela (1955-1956) i Józefa Bąka (1957-1958).

- „Małgorzata Fornalska” – barka bez napędu, długości 55,0 m, zbudowana w 1876 r., później przebudowana na statek o napędzie parowym. W 1935 r. otrzymał napęd śrubowy i silnik spalinowy 180 KM. Eksploatowany na Łabie, Soławie i Odrze. Po 1945 r. w „Polskiej Żegludze na Odrze” pod nazwą „Kraków” – od 1952 w roli pływającej świetlicy dla załóg pociągów holowniczych. W 1957 przekazany Szkole. Rejsy szkolne prowadzono na nim do 1961 r, później praktyki realizowano tylko na postoju (zużyty kadłub i niesprawny silnik), eksploatując

statek w roli warsztatu szkolnego. Po pożarze w 1964 r. jednostkę zlikwidowano. Dowodzili nią kapitanowie Jerzy Popiel (1957–1958), Władysław Stypczyński (1959) i Roman Radziałowski (od 1960).

- „Westerplatte” – barka towarowa bez napędu, zbudowana w 1937 r., o parametrach dostosowanych do żeglugi Kanalem Kłodnickim, o długości 34,0 m i szerokości 3,95 m. W 1952 r. wyposażono ją w napęd spalinowy, śrubowy i podjęto eksploatację w „Żegludze na Odrze” pod nazwą „BM-64”. W 1959 statek przekazano Szkole. Pod nową nazwą z 27 uczniami na pokładzie pływał po Odrze, Wiśle, Warcie i do Kruszwicy nad jeziorem Gopło. Służył do 1974 r. Zwrócony „Żegludze na Odrze” pełnił rolę bazy noclegowej dla załóg pchaczy odrzańskich. Dowodzili nim kapitanowie Józef Bąk (1959-1962), Roman Radziałowski (1962–1967) i Henryk Gajewski (1968–1974). Zlikwidowano go ok. 1976 r.
- „Młoda Gwardia” – statek szkolny z pomieszczeniami mieszkalnymi, sanitarnymi, ku-



„Chodkiewicz”



„Zbigniew”



„Młoda Gwardia”



„Westerplatte”

chennymi, przeznaczonymi dla 36 uczniów, wodowany 13 kwietnia 1961 r. we wrocławskiej Remontowej Stoczni Rzecznej na bazie barki motorowej typu BM-500. Napęd spalinowy, 2-śrubowy, moc silników 2 x 210 KM. Wykończony w stoczni na Zaciszu, 4 czerwca 1962 r. ruszył w pierwszy rejs szkolny. Pływał po Odrze i Wiśle pod dowództwem kapitanów Jozefa Bąka (do 1974), Henryka Gajewskiego (1975–1976), Mariana Rynkiewicza (1977–1981) i Józefa Podgórskiego (1982–1983). W 1983 r. statek przekazano szkole w Kędzierzynie-Koźlu. Pływa do dzisiaj pod nazwą „Sucharski”.

- „Danek” – poniemiecki mały holownik motorowy przekazany Szkole przez elbląski „Zamech” w 1970 r. Realizowano na nim zajęcia praktyczne – naukę manewrowości. Szybko zrezygnowano z jego eksploatacji – z braku środków na odnowienie klasy PRS. Przebudowany na statek wycieczkowy do niedawna pływał na jeziorze Poraj k. Częstochowy.

- „Westerplatte II” – pchacz typu „Bizon” z barką dydaktyczno-hotelową, mieszczącą salę wykładową, stołówkę, nowoczesną kuchnię, pomieszczenia nawigacyjne z radarem, agregat prądowórczy, hydrofor, sanitariaty. Kontener powstał w 1975 r. w Stoczni Rzecznej we Wrocławiu, z przeznaczeniem dla szkolenia 40 uczniów. Długość zestawu 92,0 m, szerokość 9,0 m, moc silników 400 KM. Pływał pod dowództwem kapitanów Józefa Bąka (1975–1982) i Stanisława Partyki (od 1982). Jako statek szkolny wykorzystywany był również w roli statku wycieczkowego (rejsy wielodniowe) lub statku-hotelu. Dzisiaj, wciąż dowodzony przez emerytowanego kapitana J. Partykę, pełni już tylko te ostatnie role. Po likwidacji Zespołu Szkół Zawodowych i Technikum Żeglugi Śródlądowej przejął go XIV Liceum Ogólnokształcące we Wrocławiu i od dwu lat podejmuje działania by zadania te zaktualizować, oferując statek w roli hotelu na wodzie, sali konferencyjnej, jedynej już na



„Danek”



„Westerplatte II”

Odrze jednostki umożliwiającej realizację wielodniowych rejsów wycieczkowych, bądź np. szkoleniowych etc.

Z dziejami tych statków jako szkolnych wiąże się wiele wspomnień absolwentów ZSZ i

Technikum Żeglugi Śródlądowej. Tutaj zdobywali marynarskie szlify, z ich pokładów „smakowali” Odrę.

Stanisław Januszewski

Kronika Technikum Żeglugi Śródlądowej

Spotkanie koleżeńskie rocznika 1975 w Darłównku

Zjazdy absolwentów odbywają się zazwyczaj w gmachu szkoły macierzystej. Bywa i tak, że niektórzy nie mają gdzie się schronić na swój jubileusz. Przykładem tego są absolwenci Technikum Żeglugi Śródlądowej, którzy pozbawieni są swej bazy. Zespół budynków, które swego czasu wzniosł resort dla kształcenia kadr żeglugowych, miasto Wrocław przekazało szkole ogólnokształcącej, kierowanej przez słynnego dyrektora. Nie ma gdzie teraz organizować zjazdów szkoły. Chłopcy organizują więc spotkania w różnych miejscowościach.

Ostatnio taki zjazd zorganizowali absolwenci rocznika 1975. Spotkanie odbyło się w Darłównku w dniach 30 kwietnia–3 maja. Na zjazd zostali zaproszeni honorowo dawni nauczyciele i co nam miło jest zakomunikować, że zaproszenie zostało skierowane również do Bractwa Mokrego Pokładu. Nasze Bractwo repre-

zentowałem ja niżej podpisany – absolwent szkoły w Elblągu 1953.

Tu z całym naciskiem muszę stwierdzić, jak fałszywe, bez rozpoznania było stwierdzenie wrocławskiej pani Kurator, że szkoła żeglugi kształci bezrobotnych. Szkoła ta – Technikum Żeglugi Śródlądowej – nazywana „akademią żeglugi” – doskonale przygotowywała ludzi do zawodu, do studiów, do pracy dla Kraju i na pożytek swych rodzin.

Na wstępie spotkania darłowskiego wzruszyła mnie serdeczność, z jaką ci chłopcy się witali po trzydziestu latach. Potem zachwycała różnorodność autentycznych karier. Armatorzy, inżynierowie, posiadacze wielu patentów przemysłowych, kapitanowie cenieni w Kraju i na zachodzie Europy... Wydawca, brygadier Państwowej Straży Pożarnej, prezesi (np. zakładu ceramiki Opoczno). Każdy z nich przed-



„Złota Rybka”



„Wiking II”

stawia sobą inną osobowość, ale łączy ich solidarność żeglugowca wywodzącego się z jednej szkoły. Nieliczni, wezwani nadzwyczajną sytuacją swojej firmy nie mogli stawić się na apel. Smutku nadawały wspomnienia o tych, co odpłynęli z wielką wodą w siną dal.

Największą atrakcją stanowiło wyjście w morze na pokładzie *Złotej Rybki* na wędkarski połów ryb. Szczęścia jednak zabrakło. Na rzucane sześć wędek złowiona została jedna rybka i nie była to złota rybka.

Atrakcję stanowił również bankiet zorganizowany na pokładzie statku *Wiking II*. Jest to jednostka stylizowana na łódź Wikingów, zabierająca na pokład w morze 100 pasażerów. Zastawiony suto „stół szwedzki” spowodował znaczne przegłębienie na dziób. Na honoro-

wym miejscu tkwiła cała szynka wędzona z kością. Czy ta szynka miała okazać się kością niezgody? Może nie. Nie dało się zauważyć, aby ktokolwiek odkroił sobie płąt, bo tyle różności było już nakrojone, gotowe do nakładania na talerz.

Organizatorami zjazdu byli Józek Węgrzyn i Ireneusz Stawiany

Armatorem statków *Złota Rybka* i *Wiking II* i hotelu oraz restauracji pod nazwą „Osada Wikingów”, a także właścicielem zakładu przemysłowego maszyn i urządzeń przemysłu spożywczego, jak również wędzarni ryb jest Ireneusz Stawiany.

Najsłynniejszą rybę (choć nie złotą) na Wybrzeżu o wadze 1,5 kg złowił Mariusz Janikowski.

Marian Kosicki

Kronika Bractwa

W nr 5 z 2004 r. Biuletynu pisaliśmy, że nasz Brat **dr nauk ekonom. Józef Burka** ukończył 80 lat. Wieloletni dyrektor w Żegludze na Odrze, kierownik pracowni w NAVICENTRUM, wykładowca w Technikum Żeglugi Śródlądowej. Zawsze życzliwy dla swych pracowników, dobry ich nauczyciel, niezmiernie cieszący się ich osiągnięciami.

Dziś z wielkim żalem zawiadamiamy, że opuścił On nasze Bractwo Mokrego Pokładu i z wielką wodą odrzańską odpłynął w siną dal.

Pogrzeb odbył się 16 maja 2005 r. na Cmentarzu Osobowickim we Wrocławiu.

Redakcja

Przeminęło z wielką falą odrzańską...

Skutki niedokładnych prognoz

W dniach 15-17 stycznia 1974 r. odbywało się w Budapeszcie międzynarodowe sympozjum „River and Ice” (Rzeki i zlodzenia). Bez przesady, ale ok. 20% stanowili Polacy – jako znacząca siła lodowa. Największe zaciekawienie wśród uczestników wzbudzał przedstawiciel Brazylii.

Zjednoczenie Żeglugi reprezentował kmr Wróblewski, a NAVICENTRUM m.in. inż. Kosicki. Obu najbardziej interesowała nie tyle taktyka akcji lodołamania, ile skuteczność wprowadzanych w ostatnich latach nowych typów lodołamaczy. Odnosi się to do – nie mające polskiej nazwy – lodołamaczy wibracyjnych z zainstalowanymi w kadłubie olbrzymimi kołami zamachowymi. Pierwszy typ „Stampfanlage” posiada koło zamachowe zainstalowane

płaszczyzną wzdłuż linii diametralnej w dziobowej części statku. Wprowadzone w ruch powoduje rytmiczne podnoszenie się i opadanie dziobu. W systemie „Unwuchtanlage” są dwa koła zamachowe zainstalowane na dziobie i na rufie prostopadle do diametralnej. Powodują, że podczas pracy dziób i rufa zataczają w przeciwnych kierunkach kręgi elipsoidalne. W obu typach koła posiadają niezależny napęd.

Jeden dzień sympozjum przewidziany był na sesję wyjazdową do miejscowości Baja, gdzie mieści się baza węgierskich lodołamaczy. Miał tam się odbyć pokaz lodołamania na Dunaju oraz spotkanie z władzami miasta i regionu. Aura, jak to często bywa okazała się nieprzewidywalna. Temperatura powietrza wynosiła +15°. Chętni, odbycia krótkiego rejsu po

modrym Dunaju lodolamaczem z włączonym urządzeniem wibracyjnym typu II, wychodzą na ląd dosłownie skołowani.

W ratuszu, już planowo, odbyło się spotkanie z notablami miasta i regionu. Dostojni panowie w holu z namaszczeniem ściskali dłonie uczestnikom sympozjum. Asystenci uprzejmie wskazywali na wejście do dużej sali, gdzie na ustawionych w podkowie stołach piętrzyły się stosy kanapeczek. Najciekawszy był stół lśniący dużymi kielichami wypełnionymi winem. Wystarczyło wziąć kilka kanapeczek, przełknąć kilka kęsów, popić dużym łykiem wina, a już chodzący po sali kelnerzy wzrokiem pytali czy uzupełnić.

Wykusz w środku sali mieścił dwie osoby. Tu Wróblewski i Kosicki wiedli ożywioną rozmowę. Przewidywali, że w olbrzymiej sali kon-

ferencyjnej przemówienia będą zwierzać wzruszające słowa o braterstwie i walce o pokój. Postanowili pozostać na swych stanowiskach, gdzie po chwili było przy nich dwóch kelnerów i dwie kelnerki. Ożywiony komandor zaintonował na wzór popularnej wówczas piosenki „Vaia condios..” zmieniając tylko jedno słowo – „Baja condios..” Piękne kelnerki z uśmiechem przysłuchiwały się piosence, co powodowało podniosły stan u panów dających zaimprovizowany koncert.

Jeden z organizatorów wychodził dwukrotnie z sali konferencyjnej prosząc o cichszy śpiew. Kiedy konferencja się skończyła, ten sam pan zapytał, czy naprawdę w Polsce tak lubimy Węgrów, że o ich miastach śpiewamy piosenki.

myk

Apel

Wrocław, 23.05.2005

Drogi Przyjacielu!

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki działa w oparciu o datki zapaleńców i miłośników żeglugi śródlądowej. Każda, nawet drobna wpłata na nasze konto pozwala na utrzymanie obiektów zabytkowych techniki w tym obiektów pływających.

Największą naszą potrzebą jest zebranie niezbędnej sumy na odremontowanie i adaptację barki kanałowej Ż-2107 dla potrzeb Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i Bractwa Mokrego Pokładu. Znajdą się tu m.in. sala konferencyjna i wystawiennicza eksponująca fotografie i różne elementy urządzeń statków i budowli hydrotechnicznych.

Po adaptacji będziemy mieli pomieszczenie na bibliotekę literatury związanej z naszymi działaniami statutowymi, budownictwem wodnym i żeglugą. Poczesne miejsce zajmą dokumenty, jakie często otrzymujemy od czytelników naszego Biuletynu.

W załączeniu przesyłamy Ci plan kanałówki oraz projekt wnętrza pomieszczenia wystawienniczego. Należy podkreślić, że bardzo dużo prac na pokładach naszych statków wykonują ludzie społecznie. Najcenniejsze są prace – w tym również fizyczne – wykonywane przez studentów Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej.

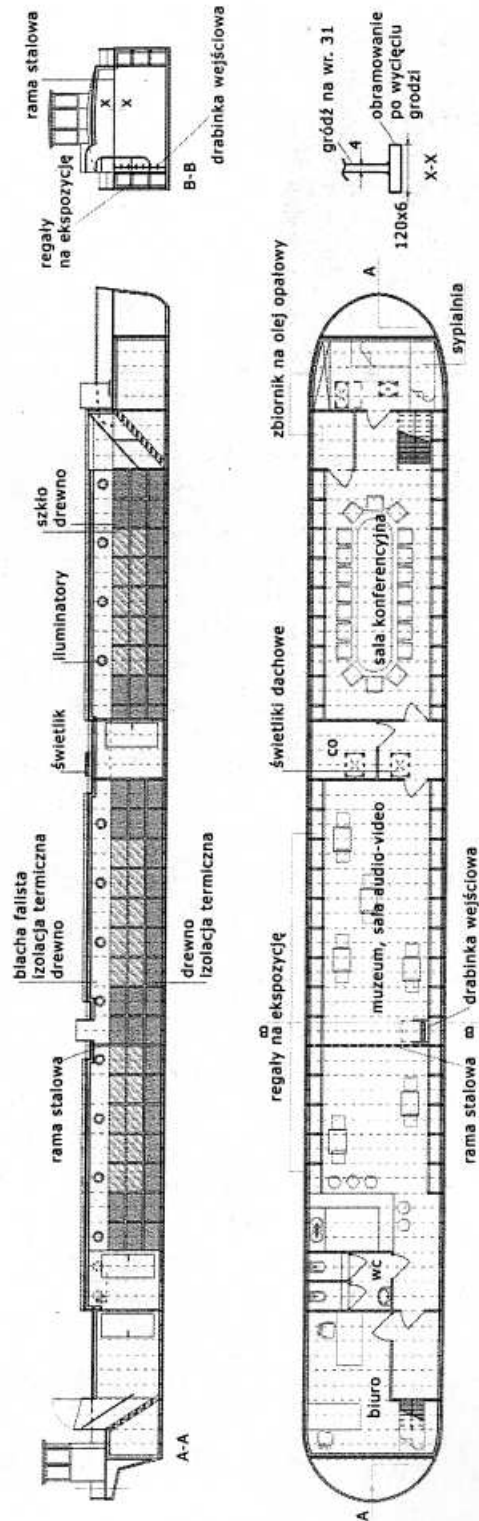
Pamiętaj o nas i o naszych przedsięwzięciach.

Komodor
Bractwa Mokrego Pokładu
Mieczysław Wróblewski
kmdr por. w stanie spocz.

Starszy Brat
Bractwa Mokrego Pokładu
mgr Zbigniew Priebe

Konto PKO BP SA 91 1020 5226 0000 6202 0019 4282

muzeum na barce



autor: mgr. inż. arch. Agnieszka Czaderna

plan ogólny po adaptacji

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. (71) 321 45 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadwór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.; NAVICENTRUM Sp. z o.o.;
RZGW Wrocław; MALBO Sp. z o.o. – Stocznie Wrocław i Malczyce