

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.nadbor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbor.pwr.wroc.pl)

Biuletyn Nr 46

Rok V

Czerwiec 2007 r.

**Fundacja Otwartego Muzeum Techniki  
i „Bractwo Mokrego Pokładu”  
H/P „Nadbór”  
witają  
Zjazd Absolwentów  
Technikum Żeglugi Śródlądowej  
i Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej  
we Wrocławiu**

Drodzy Przyjaciele, nasze Bractwo zrzesza byłych i czynnych pracowników żeglugi, dróg wodnych i wszystkich, którzy rozumieją rolę Odry dla Kraju, jak również wielu absolwentów Technikum. Dlatego jest nam miło być razem z Wami i po latach wspominać czas, gdy zdobywało się wiedzę i nabywało wstępne umiejętności zawodowe. Dziś zasobni w umiejętności zawodowe, posiadający wysokie kwalifikacje i duże doświadczenie życiowe odczuwamy radość spotkania z kolegami, aby razem oddychać w murach Naszej Szkoły, choć szkoła ta jest już nie nasza.

Chcemy tu powiedzieć, że nigdy nie pogodziliśmy się z likwidacją Technikum, które zawsze kojarzyło się z Wrocławiem, jak Odra, która przepływa przez Wrocław. Od początku potępialiśmy tę decyzję i niemal od zawsze dokonywaliśmy starań o jej uchylenie. Wierzymy, że wspólnym staraniem wszystkich zdrowo myślących i żywotnie zainteresowanych w pozyskaniu należycie wykształconych młodych kadr marynarskich dla żeglugi uzyskamy przywrócenie naszej szkoły.

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

## Prezes Andrzej Klimek opuszcza stanowisko dowodzenia ODRATRANS

Prezes Andrzej Klimek przedsiębiorstwem ODRATRANS we Wrocławiu kieruje od 2004 r. Zawsze był przyjaźnie nastawiony do Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, wspierał jej działania.

Z dużą przyjemnością gościliśmy Pana Prezesa Klimka na spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu. Wspólne zainteresowania i troska o przyszłość narzuciły jedynie możliwy wspólny temat – żegluga odrzańska. Rozmowy obracały się wokół jej dawnych wspinających dziejów, o niezbyt pocieszającym jej stanie obecnym oraz możliwościach rozwoju i perspektywach.

Andrzej Klimek po ukończeniu Politechniki Poznańskiej na Wydziale budowy Maszyn w

Jak doniosły środki masowego przekazu Andrzej Klimek został wyłoniony z konkursu na nowego członka zarządu HCP. Zajmie się strategią przyszłości firmy. Jednym z jego najważniejszych zadań będzie restrukturyzacja i przygotowanie zakładów Cegielskiego do wejścia na giełdę.

Zakłady Cegielskiego wiąże się ściśle z branżą żeglugową. Słyną bowiem z produkcji silników okrętowych. Możemy więc mieć pewność, że zachowane zostaną więzi Andrzeja Klimka z Fundacją i naszym Bractwem.

Dla porządku podajemy, że do konkursy na członka zarządu do zadań specjalnych HCP stało dziewięciu kandydatów z Tarnowa, Krako-



1997 roku został dyrektorem handlowym i prezesem zarządu Przedsiębiorstwa Przemysłowego „Metalchem-Kościan”, a następnie wykładowcą w Wyższej Szkole Komunikacji i Zarządzania w Poznaniu. W latach 2004–2005 był prezesem Stoczni Śródlądowych Żeglugi Bydgoskiej, a następnie prezesem ODRATRANS-STOCZNIA sp. z o.o. W listopadzie 2004 r. został powołany na prezesa zarządu ODRATRANS S.A. we Wrocławiu. Na tym stanowisku wiele zdziałał na rzecz transportu wodnego inicjując wiele projektów wspierających żeglugę śródlądową. W swoim dorobku ma wiele artykułów propagujących branżę żeglugową.

wa, Wrocławia, a także z Poznania i okolic. Przy wyborze Rada Nadzorcza poszukiwała dobrego menadżera z wykształceniem technicznym, ekonomicznym i zdolnościami w zarządzaniu. Tym większy jest sukces naszego Przyjaciela.

Pan Andrzej Klimek nowe stanowisko obejmie z dniem 1 lipca br.

Życzymy sukcesów i pełnej realizacji zamierzeń.

*Fundacja Otwartego Muzeum Techniki*

*Bractwo Mokrego Pokładu*

**Zapamiętajmy ten obraz na zawsze...**



**Sylwetki ludzi zasłużonych dla Szkoły,  
których całe życie związane było z tym szyldem**



Pierwszy dyrektor szkoły żeglugi we Wrocławiu  
Antoni Grzegorkiewicz – Harcmistrz RP



Nauczyciel-legenda, wychowawca wielu  
pokoleń inż. Marian Szwarc



Zasłużony dla rozwoju i rozbudowy  
Szkoły Tadeusz Cieśla

### **...i pamiętajmy o poprzednikach**

Obchodząc 60. rocznicę szkoły żeglugi śródlądowej we Wrocławiu musimy sobie uświadomić, że zbiega się ona z 70. rocznicą szkolnictwa żeglugowego w Polsce. Sięga więc ono roku 1937.

- Nieinstytucjonalne szkolenie sięga czasów, gdy armator warszawski Fajans po nabyciu parostatków francuskich szkolił załogi, aby wyeliminować francuskie załogi, żądające

zbyt wysokich płac. Było to więc swego rodzaju szkolenie zakładowe.

- Przed I wojną światową istniała w Toruniu Szkoła Żeglarska przygotowująca do zawodu załogi pokładowe dla statków z napędem i bez napędu.
- W tym czasie, jak i w okresie międzywojennym na Odrze kwalifikacje zawodowe uzyskiwało się w tzw. szkołach zimowych czynnych podczas przerw nawigacyjnych. Organizowano je w miejscach zgrupowania obiektów pływających.
- W okresie międzywojennym na Wiśle zawód przekazywany był z reguły z ojca na syna, a pogłębienie wiedzy można było uzyskiwać w szkołach zimowych. Ponadto do zawodu mogli „wejść” ludzie spoza rodów wodniackich praktykując na zasadach rzemieślniczych.
- W 1936 r. w gimnazjum przemysłowym powstaje nowy kierunek – Szkoła Żegluga Rzecznej, finansowana przez Dyрекcję Dróg Wodnych, nadzorowana przez Ministerstwo Komunikacji.

- Najczęściej początek szkolnictwa żeglugowego określa się na rok 1937, gdy w Warszawie powstała Męska Prywatna Szkoła Żegluga Rzecznej, która istniała tylko do 1939 roku.
- W 1940 w Warszawie powstała Miejska Szkoła Żegluga Śródlądowej, która przetrwała do wybuchu Powstania Warszawskiego. [patrz niżej notatka „Jak się ceni transport wodny”]
- W 1946 roku w Warszawie została zorganizowana Państwowa Szkoła Żegluga Śródlądowej. Na początku roku szkolnego 1948 szkoła przestała istnieć. Wydział nawigacyjny został przeniesiony do Elbląga, a wydział mechaniczny do Wrocławia.
- I wreszcie obchodzona właśnie rocznica. 23 lipca 1947 roku we Wrocławiu powstała Szkoła Żegluga Śródlądowej prowadzona przez Polską Żeglugę na Odrze.

W Biuletynie Nr 22/2005 „Prosto z Pokładu” ukazał się artykuł z-cy dyr. TŻŚ pana Marka Malickiego pt. *Świadek historii*. Ponieważ nakład Biuletynu jest ograniczony i nie zbyt szeroko rozpowszechniany, postanowiliśmy go przypomnieć. Mamy wrażenie, że w dniu dzisiejszym jest on jakby na czasie.

Redakcja

## Świadek historii

Absolwenci TŻŚ chętnie odwiedzali swoją „akademię żegluga”, przesyłali z kraju i ze świata pozdrowienia, karty pocztowe i listy. Miłe to były zwyczajnie. Pamięć absolwentów sprawiała radość i utwierdzała nas w przekonaniu, że nasze nauczycielskie wysiłki nie poszły na marne. Wspominam w szczególności miły 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 Żegluga Rzecznej w 1939 roku.” To nie pomyłka! Rok 1939 – Warszawa. Ostatni rok działalności Męskiej Prywatnej Szkoły Żegluga Rzecznej. Szkoła powstała w 1937 roku i dała początek zorganizowanemu szkolnictwu 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 teoretycznych, potem była praktyka letnia na białych statkach Vistuli, wakacje i planowany powrót do szkoły.

Po trzech latach nauki mieliśmy otrzymać stopnie oficera we flotyli albo posady na ładzie.

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 łożysku 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 wcześnie (...). Był to jeden z tych wczesnych poranków, jakie spotyka się tylko w Polsce: jasny, ciepły i pełen spokoju. Nagle zobaczyliśmy lecące w naszym kierunku samoloty. Było ich kilkanaście. Nagle zaczęło się coś od maszyn odrywać i migocząc 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. W lutym

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

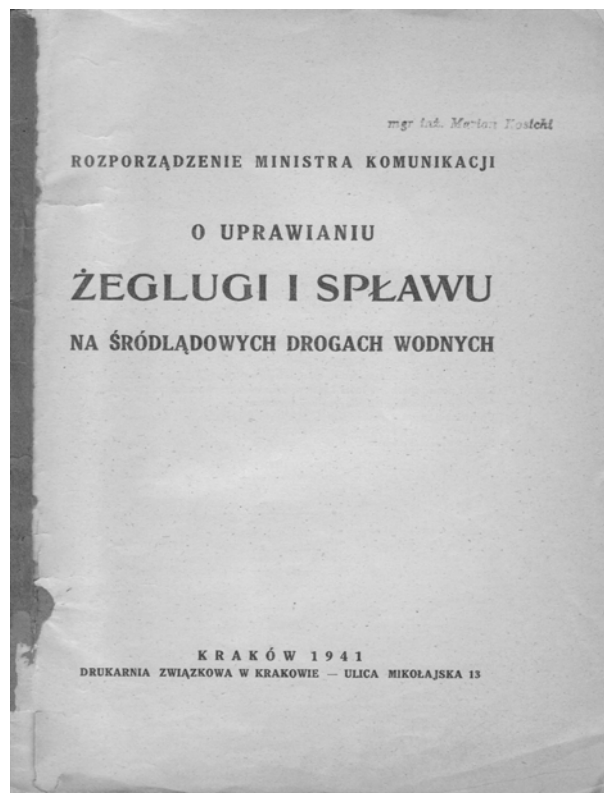
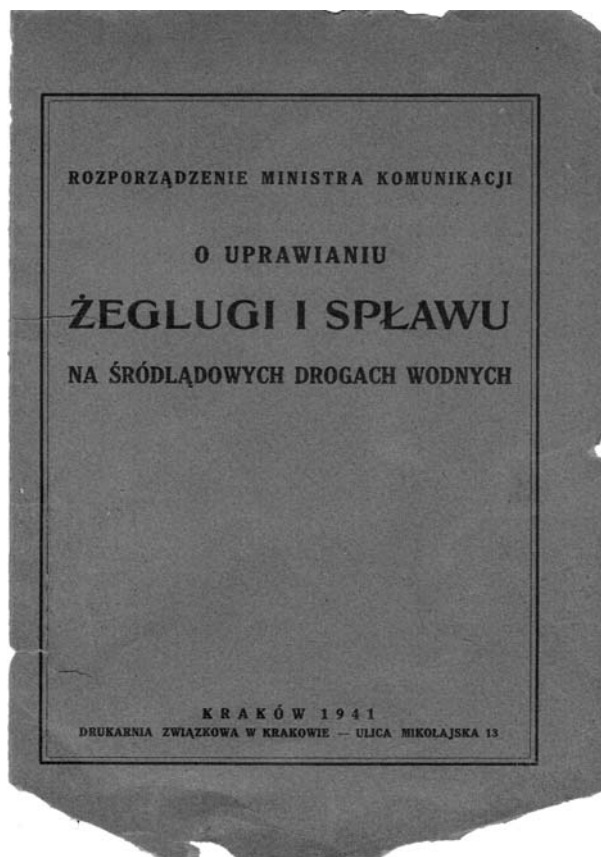
1 września 1948 roku przeniesiono wydział nawigacyjny Szkoły Żeglugi Śródlądowej z Warszawy do Elbląga, wydział mechaniczny do WROCŁAWIA. Tym sposobem losy pana Aleksandra Dreslera splotły się niejako z historią wrocławskiego Technikum, zaś w sali Historii herb Warszawy przypominał nam absolwentów warszawskich.

*Marek Malicki*

## Jak się ceni transport wodny

Z przedstawionego wyżej listu Andrzeja Dreslera nie możemy dowiedzieć się, jakie były jego losy w czasie okupacji. Jeżeli pozostał w Kraju, jako absolwent szkoły żeglugi na pewno bez trudu mógł znaleźć zatrudnienie na statkach wiślanych. Dobrze wiemy, że Niemcy zawsze doceniali, co z resztą czynią do dziś, zalety transportu wodnego. Żegluga na Wiśle funkcjonowała pełną parą. Zapewne okupant nie chciał szkolić żeglugowców w zakresie znajomości języka nie-

mieckiego, nie wprowadził swoich, a zachował polskie przepisy żeglugowe. Tylko tak najkorzystniej można było wykorzystać potencjał fachowców z okresu przedwojennego. Dla usprawnienia, w roku 1941 została wydana w Krakowie broszura zawierająca Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23.03.1934 o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych. W swoich zbiorach wraz z kompletem wszystkich przepisów żeglugowych, jakie ukazały się w Polsce posiadam tę broszurkę. Poni-



## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 23 marca 1934 r.  
(Dz. U. R. P. Nr. 37, póź. 335)

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych i Opieki Społecznej o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

żej przedstawiona jest jej strona tytułowa i strona pierwsza, która zawiera pełen tytuł rozporządzenia.

Dlaczego to czynię teraz? Wiąże się to z czerwcowym zjazdem absolwentów szkoły żeglugi we Wrocławiu. Większość absolwentów zna z autopsji stan dróg wodnych na zachodzie Europy i istniejącego na nich natężenia ruchu

żeglugowego. W naszym kraju transport wodny nie jest niestety doceniany przez Państwo i dlatego schodząc w dół w hierarchii ważności, urzędnicy niższych szczebli władzy zlikwidowali szkołę żeglugi we Wrocławiu. Dziś wiemy, że zadziały tu jeszcze inne czynniki.

Abyśmy zdrowi byli.

*Marian Kosicki*

Kiedy inż. Marian Szwarc pisał ten referat wiele osób – w tym i on, miało jeszcze nadzieję, że szkołę da się uratować. Kto bliżej znał śp. Mariana Szwarca ten wie, że łatwo się nie poddawał. W walce o szkołę był naszym naturalnym przywódcą i nikt nie musiał go do tej roli rekomendować, czy wybierać. W życiu prywatnym, jak i pracy nauczycielskiej nigdy nie stosował argumentu siły, natomiast wierzył w siłę argumentów popartych solidną wiedzą. Wierzył, że błędna decyzja w sprawie likwidacji szkoły nie jest wynikiem złej woli, lecz wynika z niewystarczającej wiedzy decydentów. Do końca miał nadzieje na wywołanie dyskusji merytorycznej.

Powyższy referat jest tego dobrym przykładem. Wraz z jego odejściem nasza nadzieja znacznie się zmniejszyła.

*Redakcja*

## Podzwonne dla szkolnictwa żeglugowego na Odrze

Przypadający w dniu 1 września 2002 r. termin rozpoczęcia reformy oświaty na etapie szkolnictwa ponadgimnazjalnego skłonił Radę Miejską Wrocławia do podjęcia w dniu 18 października 2001 r. uchwały w sprawie planu sieci publicznych szkół ponadgimnazjalnych. Z uchwały wynika, że w skład sieci wrocławskich ponadgimnazjalnych szkół wejdą:

- 33 licea profilowane w tym 8 w zespołach szkół ze szkołami zawodowymi,
- 9 szkół zawodowych, w tym 8 w zespołach z liceami profilowanymi i 1 samodzielna szkoła zawodowa,
- 4 licea profilowane 1 7 szkół zawodowych specjalnych oraz 2 szkoły artystyczne,
- szkoły ogólnokształcące i zawodowe „wygaszający” dotychczasowy system oświaty (do 2005 r.).

Przed podjęciem uchwały radnym przedstawiono uzasadnienie, w którym podano, że sieć szkół wrocławskich z: potrzeb rynku pracy, strategii rozwoju miasta, oczekiwań uczniów i ich rodziców, racjonalnego wykorzystania bazy, kadry nauczycielskiej i tradycji wrocławskich szkół.

Dodatkowym uzasadnieniem były informacje o: skróceniu okresu kształcenia, niżu demograficznym, warunkach, jakie powinny spełniać przyszłe szkoły i o ich rozmieszczeniu we Wrocławiu oraz o przewidywanej liczbie kandydatów do szkół ponadgimnazjalnych w ilości 9000 uczniów, w tym około 1800 (20%) spoza Wrocławia, jak również o planowanej liczbie 300 oddziałów klas pierwszych w szkołach wrocławskich na rok szk. 2002/2003.

W zakończeniu do uzasadnienia podano proponowaną realizację kształcenia zawodowego w niektórych zawodach i w wykazanych szkołach.

Z uchwały Rady Miejskiej Wrocławia, z uzasadnienia do tej uchwały i z wykazu zakresu kształcenia zawodowego w szkołach zawodowych wynika, że:

- w sieci wrocławskich szkół ponadgimnazjalnych nie przewiduje się szkoły (ani w składzie zespołu szkół) kształcącej kadry na poziomie pomocniczym lub operacyjnym dla żeglugi śródlądowej i gospodarki wodnej,
- nastąpi likwidacja kształcenia w powyższym zakresie kadr dla Wrocławia i dla miejscowości nad Odrą i jej dopływami,

- w miejsce likwidowanego Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu przy ul. Brücknera 10, kształcącej kadry dla żeglugi śródlądowej i gospodarki wodnej (budownictwo wodne, ochrona środowiska wodnego) powstanie Zespół Szkół nr 1 z liceum profilowanego nr XIV bez profilu transportowego oraz bez szkoły zawodowej. W uzasadnieniu do uchwały podaje się, że w zespole będzie liceum profilowane jako przekształcone liceum ogólnokształcące nr XIV z ul. Szczytnickiej.

Fakt likwidacji szkoły kształcącej kadry dla gospodarki wodnej (również szkoły przy ul. Dawida) skłania do przedstawienia zarysu dziejów szkoły ze wskazaniem jej znaczenia dla żeglugi i gospodarki wodnej. Może to również skłaniać wrocławskie władze oświatowe miejskie i wojewódzkie do analizy decyzji w sprawie kształcenia zawodowego dla potrzeb Wrocławia i Nadodrza związanego problemami gospodarki wodnej z Wrocławia.

Początek szkolnictwa zawodowego dla gospodarki wodnej sięgają okresu między wojennego. Po uzyskaniu niepodległości, Polska odziedziczyła po zaborcach (szczególnie na Wiśle środkowej) wręcz katastrofalne, w stosunkach do Europy Zachodniej, opóźnienia w dziedzinach gospodarki wodnej i transportu wodnego.

Brak funduszy i inne potrzeby inwestycyjne (np. budowa Gdyni) powodują, że dopiero po roku 1930, a szczególnie po wielkiej powodzi w 1934 (zwanym rokiem Noego) rozpoczynają się inwestycje wodne, ukierunkowane głównie na regulację Wisły. Potrzeby kadrowe w budownictwie, do obsługi budowli wodnych, statków i pogłębiarek stwarzają konieczność organizowania szkoleń. W 1935 roku odbył się pierwszy kurs dla 97 osób, pracowników żeglugi śródlądowej. Wykładowcami byli: prof. M. Rybczyński, inż. Tillinger, inż. Decyusz, komandor A. Rylke, inż. a. Konopka – nazwiska jeszcze dziś znane również we Wrocławiu. Drugi taki kurs odbył się w 1938 r. (informacje wg Tadeusza Biały w „Liga Morska i Kolonialna” Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1983).

Wyżej wymienieni i inni (np. inż. T. Maliszewski) sławni polscy budowniczowie wodni i wykładowcy polskich uczelni łącznie z Ligą Morską czynili starania o utworzeniu szkoły żeglugi śródlądowej.

Szkoła taka powstała 8 stycznia 1937 r. w Warszawie:

- cykl nauczania 3 lata,
- wydziały nawigacyjny i mechaniczny,

Przerwa w działalności po 1.09.1939 r., od 1940 r. do Powstania Warszawskiego działa jako Miejska Szkoła Żeglugi Śródlądowej (budynek szkoły spłonął w czasie powstania).

11 stycznia 1946 r. powstaje (kontynuując szkołę przedwojenną) szkoła żeglugi śródlądowej w Warszawie z wydziałami nawigacyjnym, mechanicznym i dróg wodnych.

22 lutego 1947 r. powstaje szkoła żeglugi śródlądowej we Wrocławiu z wydziałami nawigacyjnym i mechanicznym.

1948 r. – przeniesienie szkoły żeglugi śródlądowej z Warszawy do Elbląga (nauka na 3 wydziałach), 1950 r. – Elbląg zaczyna kształcić na wydziałach nawigacyjnym i dróg wodnych, Wrocław kształci mechaników dla żeglugi śródlądowej.

1953 r. szkoła z Elbląga przenosi się do Wrocławia, gdzie łącznie ze szkołą wrocławską w 1954 r. kończy działalność jako zasadnicza szkoła żeglugi śródlądowej. Wrocławska szkoła żeglugi śródlądowej przejmując uczniów, akta, majątek i dokumentację archiwalną szkół warszawskich i elbląskiej, stała się kontynuatorką tradycji tych szkół.

Absolwenci szkół warszawskiej, elbląskiej i wrocławskiej z okresu do 1954 r. stanowili przez długie lata trzon fachowców w transporcie wodnym, w licznych biurach, przedsiębiorstwach i instytucjach gospodarki wodnej całej Polski.

Głównym zadaniem kadr wychodzących ze szkół było odtworzenie po zniszczeniach wojennych Odry i doprowadzenie do takiego samego stopnia uregulowania Wisły i innych rzek. Nie miało być odwrotnie, jak to widać w niektórych fragmentach Odry.

1953 r. w miejsce zasadniczej szkoły żeglugi śródlądowej we Wrocławiu, w siedzibie przy Al. Brücknera 10 (od kwietnia 1949 r.) powstaje 4 letnie Technikum Żeglugi Śródlądowej, jako pierwsze ogniwo planowanej sieci szkół średnich dla gospodarki wodnej w Polsce (ze wspomnień jednego z organizatorów prof. Mikulskiego oraz autora niniejszego artykułu – wówczas ucznia I klasy tworzonej szkoły). Szkoła miała wydziały: nawigacyjny, mechaniczny i eksploatacji statków i portów.

1957 r. – pierwszy rocznik absolwentów technikum żeglugi śródlądowej.

1958 r. – do Wrocławia przenosi się Technikum Dróg Wodnych ze Szczecina, szkoła przejmuje nazwę Technikum Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej.

1956-1969 – rozbudowa szkoły do obecnego stanu z funduszu Ministerstwa Żeglugi. Na pra-

wie 7 – hektarowym terenie powstają kolejno: internat (330 miejsc), nowa szkoła, kryty basen, kotłownia, aula i sala gimnastyczna, warsztaty oraz stadion sportowy. Szkoła eksploatuje własne statki dla realizacji praktyk zawodowych kl. I i II, w tym nowozbudowana „Młoda Gwardia” (w latach 1962-1983) oraz zestaw pchany „Westplatte II” (od 1975 r. do chwili obecnej).

1958-1978 r. – ciągły rozrost szkoły od 10 klas do powyżej 40 oddziałów w różnych typach szkół dla młodzieży i filiach szkoły dla pracujących.

Kolejno powstają:

1958 r. – wydziały w zawodach budownictwo wodne i technologia wody i ścieków (bardzo wówczas poszukiwane specjalności do 1966 r.).

1960 r. – jako eksterniści w Warszawie kończą szkołę meteorologów.

1960 r. – Państwowa Szkoła Techniczna (po maturze i po służbie wojskowej) do 1965 r. wydział nawigacyjny.

1960–1962 r. filie szkoły Wydział zaoczny dla pracujących w Giżycku, Warszawie, Koźlu i we Wrocławiu, okresowo również w Bydgoszczy i Płocku. Filie działają do 1985 r., szkolono na wydziałach nawigacyjnym, mechanicznym, żegluga śródlądowej, budowy statków. Prowadzone kształcenie zaoczne umożliwiło licznym pracownikom branży gospodarki wodnej na uzyskanie średniego wykształcenia.

1965 r. – po przerwie od 1954 r. zasadnicza szkoła żegluga śródlądowej kształcąca w zawodach: marynarz żegluga śródlądowej, monter maszyn i urządzeń statków, monter kadłubów, ślusarz, spawacz i ogrodnik terenów zieleni.

1967 r. – policealne studium zawodowe, wydział konstrukcji statków (do 1971 r.).

1974 r. – policealne studium zawodowe, wydział żegluga śródlądowej (do 1985 r.).

1978 r. – technikum wieczorowe dla pracujących.

1964 r. – w szkole zostaje powołana, jako jedna z dwóch działających w Polsce Komisja Egzaminacyjna na stopnie oficerskie w żegludzie śródlądowej. Komisja ta działa do chwili obecnej już jako jedyna w Polsce. Przy szkole dział też ośrodek szkolenia kursowego kandydatów na stopnie oficerskie, a statek szkolny jest bazą do przeprowadzania egzaminów praktycznych.

1982–1992 – z różnych przyczyn następuje zmniejszenie liczby uczniów i zawieszania działalności niektórych typów szkół (PSZ, technikum zaocznego).

1992 r. – połączenie szkoły z Zespołem Szkół Zawodowych przy Zakładach Naprawczych Ta-

boru Kolejowego we Wrocławiu – w szkole nowe specjalności: technik ochrony środowiska, technik budownictwa wodnego, ślusarz-spawacz i ogrodnik terenów zieleni.

1999 r. – w szkole zaczyna działać gimnazjum (od 3 klas w 1999 r. do 9 klas obecnie. Szkoła przestaje być szkołą Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, przechodzi pod zarząd i finansowanie przez miasto Wrocław.

2001 r. – decyzja Rady Miejskiej Wrocławia od dnia 1.09.2002 r. szkoła stanie się Zespołem Szkół Nr 1 składającym się z gimnazjum i liceum profilowanego nr XIV, a dotychczasowe kształcenie „wygaśnie” w 2005 r. równocześnie z ukończeniem szkoły przez ostatnich uczniów kształconych wg dotychczasowego systemu tzn. po jednej klasie techników żegluga śródlądowej, techników budownictwa wodnego i techników ochrony środowiska wodnego.

W 65-letnim okresie szkolenia zawodowego dla transportu i gospodarki wodnej szkoły, zależnie od zapotrzebowania, kształciły w 13 zawodach-specjalnościach na poziomie szkoły zasadniczej lub technikum, w szkołach dla młodzieży i dla pracujących, wieczorowo lub zaocznie oraz w policealnych studiach zawodowych.

Niezgodny z prawdą jest pogląd, że szkoła kształci wyłącznie marynarzy; szczególnie w ostatnich latach kształcenie to jest ograniczone do potrzebnego minimum (1 klasa rocznie).

Projekt uchwały Rady Miejskiej w sprawie sieci szkół we Wrocławiu opracowany przez pracowników Wydziału Oświaty Urzędu Miejskiego wraz ich uzasadnieniem wpłynął do szkoły ok. 1.10.2001 r. treść proponowanej uchwały wywołała zdziwienie Rady Pedagogicznej, szczególnie z uwagi na zupełne pominięcie kształcenia zawodowego w zakresie transportu i gospodarki wodnej. Rozpoczęto dwutygodniowe, nieskuteczne działania celem wprowadzenia przez Zarząd Miasta zmian w projekcie uchwały. Starano się o poprawkę polegającą na wprowadzeniu w powstającym przy Al. Brücknera 10 Zespołu Szkół Nr 1 profilu transportowego i szkoły zawodowej kształcącej w zawodach dla transportu i gospodarki wodnej. Odbyły się dwa spotkania nauczycieli i dyrekcji szkoły z przedstawicielami Zarządu Miasta. W drugim spotkaniu uczestniczyli również zaproszeni radni, specjaliści gospodarki wodnej, absolwenci szkoły i przedstawiciele firm zatrudniających absolwentów. Wszyscy, z wyjątkiem przedstawicieli Zarządu Miasta wyrazili pogląd, że we Wrocławiu powinno być kontynuowane kształcenie zawodowe dla gospodarki wodnej. Przerwa w naborze do szkoły spowoduje utratę kadry pedago-



gicznej, bazy specjalistycznej w szkole, a szczególnie statku szkolnego. Likwidacji ulegnie kształcenie kursowe pracowników branżowych i komisja egzaminacyjna na stopnie oficerskie, zniknie ośrodek krzewienia wiedzy o żegludze śródlądowej. Specjaliści gospodarki wodnej i przedstawiciele zakładów pracy, obok poglądu o szkodliwości zaniechania kształcenia w zawodach wymagających szczególnych umiejętności, informowali, że będzie ciągle zapotrzebowanie na absolwentów, jeżeli szkoła będzie prowadziła szeroko profilowe kształcenie dla gospodarki wodnej. Przedstawiciele szkoły informowali, że możliwe jest kształcenie dla gospodarki wodnej w zawodach ujętych w klasyfikacji zawodów dla gospodarki, w zawodach szerokoprofilowych i w zawodach spoza klasyfikacji wnioskowanych przez zrzeszenia pracodawców.

Nauczyciele w czasie spotkań z Zarządem Miasta, radnymi, posłami, dziennikarzami, uzasadniając konieczność kształcenia zawodowego dla transportu i gospodarki wodnej Wrocławia zadawali pytania, wyrażali opinie, dociekali słuszności decyzji władz i doradców o propozycji likwidacji szkoły z tradycjami i ich zdaniem niezbędnej. Wyrażano wątpliwość co do słuszności uzasadnienia likwidacji kształcenia potrzebami rynku pracy. Istniejące bezrobocie powoduje trudności w zatrudnieniu wszystkich szkół wrocławskich. Bezrobocie w coraz mniejszym stopniu dotyczy pracowników żeglugi, choć i tu występuje nagminne zatrudnianie pracowników bez kwalifikacji marynarskich, a również w zbyt długim czasie pracy. Uzasadnienie decyzji o likwidacji szkoły strategią rozwoju miasta uznano za nieporozumienie, bo jak rozwijać turystykę i żeglugę pasażerską, usuwać zaniedbania węzła wodnego Wrocławia, usuwać skutki powodzi, rozbudowywać system ochrony od powodzi, ewentualnie realizować PROGRAM dla ODRY 2006 itd. bez kształcenia do tego pracowników na poziomie podstawowym i operacyjnym.

Co stoi na przeszkodzie dalszego kształcenia żeglarzy skoro istnieje obowiązek nauki do 18 roku życia i skoro w szkołach podobnych do przyszłych szkół zawodowych szkoli się młodych żeglarzy w Unii Europejskiej, a koszty kształcenia nie muszą być większe jak w innych szkołach. Dlaczego Wrocław, którego bezpieczeństwo powodziowe zależy w dużym stopniu od pracowników gospodarki wodnej wzdłuż Odry i wzdłuż niektórych jej dopływów (np. Nysy Kłodzkiej) nie poczuwa się do obowiązku kształcenia dzieci tych osób. Dlaczego nie dąży się do wyrównania szans edukacyjnych

młodzieży mieszkającej w pobliżu odludnych obiektów gospodarki wodnej i często przejmującej stanowiska po rodzicach (szkoła posiada internat).

W sprawie racjonalnego wykorzystania bazy pytano jakie są zamiary odnośnie zagospodarowania warsztatów szkolnych i statku szkolnego stanowiących znaczny majątek. Pytano dlaczego w XIV Liceum Profilowanym nie może być kształcenia w profilu transport wodny, a w zespole szkół nie może być szkoły zawodowej. Proponowano utworzenie w warsztatach szkolny z wykorzystaniem statku szkolnego szkoły zawodowej, jako części zespołu szkół Nr 1 (tak działają szkoły żeglugowe w Niemczech – jako oddzielne działy szkół gminnych). Pytano, czy podejmując decyzję o likwidacji szkoły uwzględniano potrzeby Wrocławia, w tym dowóz węgla do Elektrociepłowni, prace pogłębiarskie na zamulonych i ciągle zamulających się korytach Odry we Wrocławiu, żeglugę pasażerską i turystyczną, utrzymanie brzegów, międzywala, wałów i budowli wodnych, obsługę licznych budowli wodnych i urządzeń wodnych, ochronę od powodzi itd.

Uzasadniano, że tylko we Wrocławiu jest konieczność prowadzenia odpowiedniej wielkości szkoły zawodowej kształcącej dla transportu i gospodarki wodnej (chyba, że utworzona zostanie szkoła o zasięgu wojewódzkim lub krajowym) bo:

- Wrocław leży nad droga wodną (Odra skanalizowana), gdzie przez 9 miesięcy w roku możliwe są ekonomicznie uzasadnione przezozy.
- Tylko Wrocław ma tak rozwiniętą sieć dróg wodnych i szlaków turystycznych, z dużą ilością śluz, jazów itp. budowli wymagających obsługi i utrzymania.
- Tylko we Wrocławiu jest zapotrzebowanie na pracowników transportu, sportu i rekreacji, i różnych dziedzin gospodarki wodnej, umożliwia to zmiany zakresu kształcenia np. marynarzy, motorzystów, sternotorzystów, (np. dla policji, straży pożarnej), służbowych, operatorów pogłębiarek, bosmanów przystani sportowych, strażników wodnych, operatorów budowli wodnych itp.
- W innych nawet dużych miastach brak jest uzasadnienia do prowadzenia kształcenia w zakresie gospodarki wodnej, bo zapotrzebowanie na pracowników zdecydowanie mniejsze niż we Wrocławiu. Wrocław mógłby wymiennie kształcić dla tych miast.

Brak odpowiedzi na powyższe wątpliwości, opinie i pytania, brak uzasadnienia zbędności

kształcenia dla gospodarowania wodą na podstawowym i operacyjnym poziomie we Wrocławiu, przy tak długiej sieci wodnej, tak licznych obiektach wodnych i po doświadczeniach powo-

dzi w 1997 r. skłania do zastosowania się, czy decyzja o likwidacji szkoły jest słuszna.

*inż. Marian Szwarz  
Nauczyciel w Zespole Szkół Zawodowych  
Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu*

## Głos absolwenta i nauczyciela

O wrocławskiej szkole żegluga śródlądowej można mówić dwojako: w sposób zawężony jako o placówce oświatowej, która w ciągu 58 lat istnienia wydała ok. 15000 absolwentów lub także szerzej, gdy pod pojęciem „szkoła wrocławska” będziemy rozumieli wszystkie te rozwiązania naukowe, badawcze, projektowe, organizacyjne, których Technikum Żegluga Śródlądowej było częścią i w których uczestniczyło. Ale występowało w nich również inne podmioty: Politechnika Wrocławska, administracja wodna (obecnie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej), biuro projektowania statków (NAVICENTRUM), wrocławski przemysł stoczniowy, biuro projektów budownictwa wodnego (HYDROPROJEKT), przedsiębiorstwa budownictwa wodnego, Inspektorat Żegluga Śródlądowej (obecnie Urząd Żegluga Śródlądowej), Polski Rejestr Statków i oczywiście największy polski armator żegluga śródlądowej P.P. Żegluga na Odrze przekształcona w spółkę akcyjną o nazwie ODRA-TRANS. We wszystkich instytucjach i przedsiębiorstwach zajmujących się żegluga śródlądową, gospodarką wodną, budową statków można spotkać na kierowniczych stanowiskach absolwentów TŻŚ. Stanowią oni – co zrozumiałe – największą grupę wśród kapitanów statków śródlądowych nie tylko na Odrze.

Technikum Żegluga Śródlądowej obficie korzystało z wiedzy i doświadczeń najlepszych wrocławskich specjalistów żeglugowych zatrudniając ich jako nauczycieli przedmiotów zawodowych w niepełnym wymiarze czasu pracy. Takie postaci, jak komandor Mieczysław Wróblewski, inż. Edmund Pająk, inż. Czesław Ślaskowski, dr Józef Burka oraz wielu innych tzw. „dochodzących” nauczycieli odcisnęły na absolwentach wielu kolejnych roczników jakże pozytywne piętno zarówno solidnej wiedzy i umiejętności zawodowych, jak też – co nie mniej ważne – wychowawcze. Gdy o wychowaniu mowa należy podkreślić, że szkoła wytworzyła swoją własną niepowtarzalną atmosferę pozostającą w pamięci często na całe życie.

Marynarskie mundury, dyscyplina typu wojskowego, wspólne praktyki zawodowe na stat-

kach szkolnych, wakacyjne obozy żeglarskie, rajdy turystyczne, sukcesy szkolnych zespołów artystycznych i sportowych. Wszystko to powodowało poczucie, że jest się uczestnikiem czegoś ważnego i wyjątkowego. Podziw, ale i zazdrość budziła nie spotykana przez wiele lat w innych szkołach wrocławskich baza materialna szkoły: kryta pływalnia, duża aula, doskonale wyposażone warsztaty i pracownie dydaktyczne, wreszcie – szkolne statki. Na licznie odwiedzających szkołę absolwentów czekała szkolna izba tradycji, gdzie przez kilkadziesiąt lat zgromadzono wiele pamiątek związanych z sukcesami placówki, gdzie przechowywano kroniki szkolne i gdzie stały pięknie wyeksponowane szkolne sztandary. Czekali też ich dawni nauczyciele pracujący w TŻŚ często po kilkadziesiąt lat. Wśród nich do roku 1990 kierujący szkołą przez 26 lat (1956 – 1982) dyrektor Tadeusz Cieśla oraz związany ze szkołą przez niemal 50 lat jej absolwent inż. Marian Szwarz.

Kiedy nastąpiła likwidacja TŻŚ wtedy jego absolwenci zwarli szeregi. Impulsem był niewątpliwie zjazd absolwentów z okazji 55-lecia szkoły, gdy było wiadomo, że szkoła wygasa. Najstarsi absolwenci – „weterani” (i nie tylko), uczestniczą w spotkaniach Bractwa Mokrego Pokładu na ostatnim zachowanym w Polsce parowcu H/P „Nadbór”. Tu spotykają się sześćdziesięcio i siedemdziesięciolatkowie ze swymi byłymi nauczycielami osiemdziesięcio i dziewięćdziesięciolatkami. Dyskutują tradycyjnie – twarzą w twarz. Wydają tradycyjnie – na papierze (ale dostępny w internecie) swój biuletyn „Prosto z Pokładu”. Trzydziesto, czterdziesto i pięćdziesięciolatkowie z kraju i zagranicy, będący w pełni aktywności zawodowej tworzą strony internetowe stanowiący specyficzny wyraz dziedzictwa żyjącego w ludziach, skierowanego także ku przyszłości. Strony prezentują historię szkoły, wspomnienia, losy absolwentów, galerię składającą się z setek archiwalnych zdjęć, anegdoty na temat zdarzeń i ludzi. Umożliwia to dyskusję i wymianę poglądów. Zapaleńcy organizują tą drogą nieformalne zjazdy absolwentów, inicjują dyskusję na temat powołania

stowarzyszenia absolwentów prezentując nawet projekt jego statutu. Jest tam też miejsce na informacje i komunikaty zawodowe: stany wód na drogach wodnych Polski, Niemiec i Holandii. Są aktualne mapy europejskich dróg wodnych. Są informacje z kierowanego przez absolwenta szkoły Urzędu Żegluga Śródlądowej. Te działa-

nia napawają optymizmem. Dają nadzieję, że w przypadku udanej reaktywacji szkolnictwa żeglugowego we Wrocławiu będzie ono oparte na ciągle jeszcze żywych wychowawczych i dydaktycznych wzorcach Technikum Żegluga Śródlądowej.

*Henryk Pierchała*

## Starania o Szkołę

Wobec bliskiego już spotkania Absolwentów z okazji 60-lecia szkoły żegluga pragnę zaprezentować fotkę chyba o znaczeniu historycznym. Zapewne nikt nie spodziewał się, że taka rocznica będzie obchodzona w gmachu Naszej Szkoły, ale już bez Naszej Szkoły. Starania o szkołę trwają od lat i przybierają różne formy.

Z inicjatywy Zrzeszenia Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie, a głównie Czesława Szarka rozpoczęły się starania u władz miasta o reaktywowanie szkolnictwa żeglugowego we Wrocławiu. Pierwsze spotkanie grupy inicjatywnej, mające na celu ustalenie kierunków postępowania odbyło się we Wrocławiu dnia 1 września 2005 r. na pokładzie statku inspekcyjnego S/I „Kościuszko”. Przed spotkaniem dnia następnego z wiceprezydentem Miasta Wrocławia Jarosławem Obremskim i kuratorem Lillą Jaroń obradowali uwidocznieni na fotografii (od lewej):

Waldemar Lisowski – dyrektor Urzędu Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu,

Anna Roszkowska – szef biura Zrzeszenia Polskich Armatorów Śródlądowych,

Krzysztof Woś – z-ca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie,  
Arkadiusz Förster – wiceprezes Odratrans Wrocław,

Henryk Pierchała – Zespół Szkół Zawodowych Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu,

Ewa Markiewicz – b. kier. kadr Zespołu Szkół Zawodowych Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu,

Czesław Szarek – Zrzeszenie Polskich Armatorów Śródlądowych,

Zbigniew Fabiańczyk – Zrzeszenie Polskich Armatorów Śródlądowych,

Zbigniew Deniusz – Zrzeszenie Polskich Armatorów Śródlądowych,

Marian Kosicki – Bractwo Mokrego Pokładu H/P „Nadbór” Wrocław,

Janusz Bogucki – koordynator ds. żeglugowych Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław,

Marcin Lubieniecki – Stocznia MALBO Wrocław – Malczyce.

*Marian Kosicki*



Fotografował: Zbigniew Priebe – prezes Bractwo Mokrego Pokładu H/P „Nadbór” Wrocław.

## Stowarzyszenie Absolwentów Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

W 2005 roku decyzją władz Wrocławia zlikwidowano jeden z najlepszych w Europie ośrodków kształcenia kadr marynarzy rzecznych i kanałowych, pracowników stoczni oraz fachowców od budownictwa hydrotechnicznego, jakim był Zespół Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej. Wprawdzie faktem jest, że w obecnej rzeczywistości wolnorynkowej spadło nieco zapotrzebowanie na taką ilość absolwentów, jaka corocznie opuszczała niegdyś mury tej szkoły, to z drugiej strony okazało się niemal natychmiast, że krajowi armatorzy śródlądowi stanęli w obliczu dotkliwych braków kadr na swoją flotę, zwłaszcza, że nasi absolwenci z łatwością dostają pracę lepiej płatną u europejskich, głównie niemieckich i holenderskich przewoźników.

Zawiązane w czerwcu 2006 roku Stowarzyszenie Absolwentów Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ma osobowość prawną, jest wpisane do Rejestru Stowarzyszeń Krajowego Rejestru Sądowego i w statucie (poza działaniami związanymi stricte ze środowiskiem Szkoły, jej Absolwentów i Nauczycieli) ma przyjęte wspieranie wszelkich działań na rzecz transportu śródlądowego, floty, infrastruktury, szkolnictwa, turystyki wodniackie itp.



Szkoły nie kończyli aniołkowie, a jednak...

Stowarzyszenie dąży też do stworzenia wraz z innymi organizacjami, armatorami i istniejącymi ośrodkami szkoleniowymi lobby żeglugo-wego wywierającego „medialną presję”, na wszystkie ośrodki władz – od samorządowych po centralne do przyjmowania takich rozwiązań strukturalnych i legislacyjnych, aby rozwój i integracja wodnych szlaków komunikacyjnych zjednoczonej Europy przestały być tylko tematem licznych konferencji, a zaczęły być rzeczywistością. Uważamy, że kluczowym zagadnieniem jest utworzenie w Ministerstwie Transportu lub Gospodarki Wodnej departamentu, którego szef brałby wreszcie udział w "krojeniu tortu europejskiego" tzn. aby rząd polski zaczął korzystać z funduszy na rozwój i integrację polskich dróg wodnych. W wyniku takiego stanu rzeczy, jaki mamy obecnie w wielu krajach Europejskich Wspólnot poświęconych temu i pokrewnym zagadnieniom nie mamy swojego reprezentanta, a „nieobecni nie mają racji”.

Poprzez aktywność w internecie - zarówno na stronie Stowarzyszenia: [www.tzs-stowarzyszenie.eu](http://www.tzs-stowarzyszenie.eu) jak i na stronie Sympatyków Żeglugi Śródlądowej: [www.zegluga.apisvideo.pl](http://www.zegluga.apisvideo.pl) – jednoczymy w dyskusji wokół tych problemów jak najwięcej "bratnich dusz" - absolwentów i sympatyków rozsianych po całej Polsce, Europie i Ameryce Płn. (Kanada, USA). Chcemy ich informować o sprawach Stowarzyszenia i wszelkich postępach w realizacji celów Stowarzyszenia. Ponieważ nie wszyscy mają dostęp do internetu lub komputera chcielibyśmy dotrzeć do nich poprzez publikacje tradycyjne – w tym także poprzez Magazyn Żeglugowy wydawany przez Odratrans, czy Biuletyn Bractwa Mokrego Pokładu. Nawiazuje wciąż do nowe kontakty ze środowiskami o zbliżonych celach i poglądach. Staramy się brać czynny udział w tym, co w tym kierunku się dokonuje – m.in. poprzez obecność na organizowanych konferencjach i spotkaniach z władzami samorządowymi.

Jest jeszcze wiele niewykorzystanych możliwości mogących doprowadzić do poprawy sytuacji rzeczno-transportu rzeczno-ego w Polsce. Zanim rozpadną się śluzy, nabrzeża, porty, pochylne kilkunastu stoczni rozsianych wzdłuż Odry i Wisły... Zanim nie ulegnie całkowitej dekapitalizacji dorobek wielu pokoleń służący celom ponadnarodowym, ponad regionalnym, ponad partyjnym...

W tym roku przypada sześćdziesiąta rocznica utworzenia we Wrocławiu Szkoły Żeglugi Śródlądowej. Jubileusz ten Stowarzyszenie chce uświetnić uroczystym Zjazdem Absolwentów i Nauczycieli. Wydarzenia będzie miało miejsce w dniach 30.06 i 01.07.2007 w budynku przy ul.

Bruecknera 10. Przewidziane jest m.in. wmurowanie tablicy pamiątkowej.

*Stowarzyszenie Absolwentów  
Zespołu Szkół Zawodowych  
Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu  
Andrzej Podgórski – przedstawiciel medialny  
Zbigniew Toporowicz – sekretarz Stowarzyszenia*

## Tramwaj wodny

W grudniu 2005 r. na zlecenie Wydziału Inwestycyjno-Technicznego Urzędu Miejskiego Wrocławia powstało „Studium i koncepcja funkcjonalno-przestrzenna sieci komunikacji wodnej (tramwaju wodnego) na rzece Odrze we Wrocławiu”: WROCŁAWSKI TRAMWAJ WODNY – WTW. Zawiera ono min.: lokalizację przystanków na wybranym akwenie, określenie niezbędnej infrastruktury do efektywnego funkcjonowania systemu (np. strefy dojścia z lądu, propozycje wyboru najkorzystniejszych przystani, wymiarowanie statku na potrzeby WTW), wyjściową koncepcję rozkładu jazdy, zestawienie kosztów, harmonogram zadań i wskazanie niezbędnych uzgodnień formalno-prawnych do utworzenia WTW.

Autorem opracowania jest mgr inż. Ryszard Majewicz – absolwent Wydziału Melioracji Wodnych Akademii Rolniczej we Wrocławiu oraz Studium Podyplomowego Archeologii Przemys-

łowej Politechniki Wrocławskiej, wieloletni pracownik kolejno: Instytutu Budownictwa Wodnego i Ziemi AR we Wrocławiu, Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, a obecnie – Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych (RDLP) we Wrocławiu. Radny Rady Miejskiej Wrocławia pierwszej kadencji. Członek: Zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, Dolnośląskiej Izby Inżynierów Budownictwa oraz SITWM NOT i Polskiego Klubu Ekologicznego Okręg Dolnośląski, autor wielu publikacji na temat gospodarki wodnej – zwłaszcza Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Zainteresowanych powstaniem (jak najszybciej) pierwszego w Polsce – WROCŁAWSKIEGO TRAMWAJU WODNEGO (WTW) odsyłamy (kierujemy) do Prezydenta Miasta Wrocławia.

*Stanisław Januszewski*

## PO-MOSTY

### Letnia akademia na Odrze – w poszukiwaniu starych i nowo planowanych mostów i przepraw przez rzekę

Katedra Historii Europy Wschodniej na Europejskim Uniwersytecie Viadrina we Frankfurcie nad Odrą we współpracy z Instytutem Historii Stosowanej i Stowarzyszeniem Regionalistów „Środkowe Nadodrze” prowadziła w maju-lipcu 2007 roku rejs statkiem „Kuna”, dowodzonym przez kpt. Jerzego Hopfera, po Odrze, połączony z letnią akademią na temat historii mostów i przepraw przez rzekę na odcinku Odry granicznej. Tą tematyką zajmowali się polscy i niemieccy studenci, regionaliści i historycy podczas rejsu z Eisenhüttenstadt do Kostrzyna (17–20.05.2007) i z Kostrzyna do Szczecina (06–08.06.2007). Seminaria prowadzili m.in. prof. Stanisław Januszewski z Fundacji Otwar-

tego Muzeum Techniki – przewodniczący Polskiego Komitetu TICCIH (Mosty jako przedmiot archeologii przemysłowej), prof. Werner Benecke (Koleje żelazne przez Odrę w XIX/XX w.), prof. Karl Schlögel (Zagospodarowanie turystyczne terenów po obu stronach Odry) i dr. Kazimierz Wóycicki – dyrektor Instytutu Pamięi Narodowej w Szczecinie (Stettin/Szczecin 1945–1950).

Odrzańską podróż studyjną poprzedziła kilkumiesięczna praca studentów przygotowujących referaty o poszczególnych przeprawach. Seminaria, a dominowały na nich studenckie prezentacje, niejednokrotnie odkrywcze i bardzo ciekawe, prowadzono zarówno na statku jak i w



Seminarium w Muzeum w Furstenbergu

miejsowościach nadodrzańskich. Towarzyszyły im przy tym spotkania i dyskusje prowadzone w nadodrzańskich muzeach ze znawcami tematyki odrzańskiej i świadkami epoki. Odrzańska podróż studyjna miała też na celu zebranie materiałów i przygotowanie dokumentacji fotograficznej i filmowej do przygotowywanej wystawy o przeprawach odrzańskich.

5 lipca 2007 r. w Sali Elektorальной Muzeum Viadrina we Frankfurcie n/O podsumowano Letnią Akademię Odrzańską. Zaprezentowano przy okazji publikację „Oder–Odra. Blicke auf einen europäischen Strom” opracowaną pod redakcją Karla Schlögela i Beaty Halickiej. W gro-



Seminarium na Kunie



Most drogowy w Kłopotcie, zniszczony w 1945 r.

nie jej współautorów znaleźli się także Stanisław Januszewski i Jerzy Kułtuniak z Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Spotkanie zdominowała także dyskusja na temat powodzi na Odrze w 1997 r. – próba bilansu dokonana w dziesiątą jej rocznicę. Zaprezentowano również wstępną wersję wystawy „Stare i nowe mosty na Odrze granicznej”, i wyników Letniej Akademii Odrzańskiej.

Mamy nadzieję, że ta cenna inicjatywa prof. Karla Schlögela i jego współpracowników znajdzie kontynuację.

Projekt, kierowany przez dr Beatę Halicką – profesora historii Europy Wschodniej Uniwersytetu Viadrina, finansowany był przez „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft” w ramach programu „Geschichtswerkstatt Europa” oraz Fundację Roberta Boscha.



Przed mostem w Słubicach – na mieliźnie

## Elementarz

*Murarz domy muruje, krawiec szyje ubrania, ale jakby co uszył gdyby nie miał mieszkania?!*

Kiedyś każdy Polak, rozpoczynający naukę w szkole, zanim nauczył się czytać i pisać – te słowa wiersza Juliana Tuwima „Wszyscy dla

wszystkich”, jak i cały elementarz znał już na pamięć.

W związku z faktem, że obecnie niemal każdy, kto nauczył się czytać i pisać, zdobył tytuły naukowe, a następnie władzę, nie tylko zapo-

mina o elementarnych zasadach, zawartych w tymże elementarzu – poddaje pod konsultacje społeczne projekt nowej Ustawy Elementarnej.

§ 1

Cała Polska czyta dzieciom polski elementarz.

§ 2

Cała Polska czyta dorosłym polski elementarz.

§ 3

Cała Polska czyta dzieciom i dorosłym wszystkie inne bajki i podręczniki, ale dopiero po wypełnieniu paragrafu pierwszego i drugiego niniejszej Ustawy Elementarnej.

Ustawa wchodzi w życie natychmiast: w momencie zapoznania się każdego Obywatela Rzeczypospolitej, umiejącego czytać i pisać z jej treścią.

Przepisy końcowe, karne, administracyjne, wykonawcze:

Każdy, kto narusza zasady elementarne – podlega karze. W szczególności, gdy przyczynia się do likwidacji szkół technicznych i zawodowych. Karą niech będą 2 tygodnie pręgiarza na terenie gminy, która tego dokonała; np. we Wrocławiu – najbardziej znanego Pręgiarza w Rynku – obok Ratusza.

Każdy, kto przyczynia się do likwidacji szkoły wyższej technicznej, zawodowej powinien

zostać ukarany dwoma tygodniami pręgiarza najwyższego w Europie – w Rogowie Sobóckim pod Wrocławiem. Karą dodatkową może być opisanie tego wszystkiego przez gazety (lub czasopisma) oraz pokazywanie w Internecie na specjalnej stronie : [www.małpa.pregiez.pl](http://www.małpa.pregiez.pl).

Uzasadnienie:

„RZECZPOSPOLITA” (kariera&biznes),  
13.06.2007 r.

*Dyrektorzy szkół technicznych i zawodowych byli w tym roku zaskoczeni popularnością swoich placówek wśród tegorocznych gimnazjalistów. Do zawodówek zgłaszali się uczniowie, którzy swobodnie mogliby się dostać do liceów lub techników. Od wielu lat widać w Polsce radykalny odwrót od nauki w szkołach technicznych i to na wszystkich poziomach. – Mamy już dwupokoleniową lukę w grupie pracowników technicznych. – Niestety najwięcej zgłoszeń / jest/ od bezrobotnych magistrów zarządzania i marketingu.*

*Teraz do pracy zgłaszają się ludzie bez doświadczenia praktycznego. Szkolnictwo zawodowe zanika, bo kiedyś uznano, że jest to produkowanie bezrobotnych, którzy nie znajdują pracy czasach, w których upadają wielkie przedsiębiorstwa. Teraz widać, że warto wskrzesić technika i szkoły zawodowe.*

Wnioskodawca ustawodawczy  
Kapitan „Nemo”

## Kronika Bractwa

Na czwartkowym naszym spotkaniu, które odbyło się 10 maja (przełożone ze względu na układ świąt) odnotowaliśmy trzy istotne wydarzenia.

### Nowy członek Bractwa

W dniu dzisiejszym w poczet członków Bractwa Mokrego Pokładu został przyjęty Tymoteuszek syn Moniki Szimy-Efimowicz, naszej aktywnej członkini, nauczycielki Powiatowego Zespołu Szkół Nr 3 w Sobótce. Przybył z wielkim cygarem w buzi, co było akceptowane przez towarzyszącą i równie oddaną Bractwu Jolantę Grocholską z tejże samej szkoły. Na wstępie zaintonował piosenkę na sobie tylko znaną melodię. Jest to oczywiste, ponieważ urodził się w listopadzie 2006 roku. Zostało to przyjęte z aplauzem przez gremium, a co najważniejsze, przez naszego Starszego Brata Zbigniewa Priebe (który też ma jasne włosy).

Cieszymy się z tego bardzo. Wprawdzie nie prowadzimy analiz, ale teraz warto podkreślić odmładzanie się średniej wiekowej naszego Bractwa. Dla uproszczenia nie uwzględniamy ok. 30% członków czynnych zawodowo. Idąc dalej, przyjmujemy do średniej Tymoteuszka i naszego honorowego komodora Bractwa. Wówczas okaże się, że średnia wieku naszego Bractwa wynosi około 45 lat.

### 60 lat Henryka Pierchały

Jest członkiem-założycielem Bractwa Mokrego Pokładu i łącznikiem z Technikum. Już tylko takie przedstawienie może świadczyć o Jego zaangażowaniu w sprawy żeglugowe i niesłabnącej energii życiowej. Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ukończył w 1966 roku. Wstępując do tej szkoły zapewne nie przypuszczał, że zwiąże się z nią na całe życie zawodowe. Dwuletni staż zawodowy rozpoczął od

pływania na statku szkolnym w charakterze bosmana. Przez pewien czas był kierownikiem warsztatów szkolnych. Pracując w szkole ukończył wydział historii pedagogiki na Uniwersytecie Wrocławskim. Był to czas tworzenia wielu rzeczy od początku. Tercet Marian Szwarz Henryk Pierchała i Jerzy Bartoszek, kompetentny, odpowiedzialny i zaangażowany wypracował wzory nauczania zawodowego, które dały efekty w dzisiejszej działalności i chlubnych postawach ich uczniów. Henryk wykladał nawigację, locję i wiedzę o osprzętowieniu statku. Aktualnie wraz z grupą zainteresowanych i zaangażowa-

nych jest inicjatorem edukacji kadr dla śródlądzia.

Henryku, jeszcze raz tyle!

### 3. Wizyta Przewodniczącego Stowarzyszenia Absolwentów

Na Mokrym Pokładzie gościliśmy Waldemara Rybickiego, prezesa Stowarzyszenia Absolwentów Zespołu Szkół Zawodowych Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. Długo rozmawialiśmy o przyszłości kształcenia żeglugowego we Wrocławiu oraz o początkach działalności Stowarzyszenia.

*Redakcja*

## Przemięto z falą odrzańską

### Szturmani

Ostatnie miesiące roku szkolnego 1953 w szkole żegluga śródlądowej w Elblągu, nazywanej Szkołą Szturmanów, był dla nas przygnębiający. Wiadome było od pewnego czasu, że szkoła tu zostanie zlikwidowana, a inwentarz i młodszy rocznik zostanie przeniesiony do Wrocławia. Dla nas, absolwentów niby było wszystko jedno, ale świadomość utraty macierzystego zaplecza nastrojała minorowo. Tylko Zdzisiek Biernacki, z młodszego rocznika chodził po korytarzach w mundurze wyjściowym i powtarzał:

– Nie ma co się przejmować, spotkamy się we Wrocławiu.

Większość z nas dostała przydział na praktykę do Żegluga na Odrze we Wrocławiu i tu też na Odrze w rejonie Osobowic zdawaliśmy egzamin praktyczny na BP-51 „Będzin”.

Tylko Zdzicho Fuchsa, mimo że pochodził z dzielnicy Biskupin we Wrocławiu najbardziej był niezadowolony. Całe to przeniesienie i Wrocław całkowicie mu nie pasowało. Do Elbląga przyjechał po dwóch klasach ogólniaka i posiadał mnóstwo papierów z uprawnieniami i dokumentującymi staż żeglarskimi. Dlatego też pod jego kierownictwem, przy czynnym wsparciu Józka Oleksego chodziliśmy w Elblągu do portu bez instruktora. W okresie martwym remontować, malować i co tam jeszcze szkolne szalu-

py i jachty. A wszystko po to, by w sezonie letnim pływać na Zalew Wiślany. Zwykle był to Frombork. Kiedy startowaliśmy DZ-ką w Gdańsku na Motławie w regatach ze szkołą morską Zdzicho był przy sterze.

Po ukończeniu szkoły otrzymał przydział we Wrocławiu na barkę holowaną, która stała w Szczecinie. Wszedł na pokład i z miejsca zagadnął go sternik:

– Te, bajtel, a ty ku mnie?

– Szturman jestem! – obruszył się Zdzicho.

– No to szturman, ściągaj ancug i bandzie-ma wyciepywać maras z ładowni.

Wkrótce przeniósł się do Polskich Linii Oceanicznych. Na nowy rok, gdzieś koło równika wszedł na maszt by zawiesić na topie choinkę. Spadł na pokład.

Natomiast Zdzisiek Biernacki po przejściu do Wrocławia, na początku roku pełnił służbę w holu szkoły, kiedy Marian Szwarz jako kandydat wszedł tu na egzamin wstępny. Od razu go poholował, co Marian często wspominał, bardzo sympatycznie i jakby troszkę nostalgicznie.

Jeśli chodzi o szkołę wrocławską, to nikt ze wspomnianych tu nie doczekał jej likwidacji. My likwidację co dzień przeżywamy.

A na okrągłą rocznicę przychodzą różne wspomnienia.

*myk*

**Korespondencje prosimy kierować na adres:**

**H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”  
Redaktor Marian Kosicki, e-mail m.kosicki@chello.pl; red. techn. Marek Battek**

**Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.;  
Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław**