

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn Nr 11

Lipiec 2004 r.

Konkurs Rektora PWr.

Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe PWr. „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór” działa na pokładach flotyli FOMT od 2001 r. Uczestniczyło w Międzynarodowej Ekspedycji „Dziedzictwo techniczne wysp sołowieckich”, organizuje wycieczki historyczno-techniczne dla studentów Politechniki Wrocławskiej, warsztat konserwatorski w Narodnym Technickem Museum w Pradze, studenci stale są widoczni na pokładach „Nadbor” i „Wróblina” – prowadzą prace konserwatorskie statków, rekonstruują osprzęt, wykonują prezentacje multimedialne zabytków techniki Polski.

Podjmują również własne prace studialne. W 2003 r. zaprezentowali 10 referatów z zakresu historii techniki i ochrony zabytków techniki na I Konferencji Naukowej Studentów zorganizowanej na Politechnice Wrocławskiej. 19 maja 2004 r. z referatami wystąpiło już 18 studentów. Ich problematyka obejmowała szerokie spectrum, od

analizy historycznego orzecznictwa patentowego i wynalazczości po prezentację różnych zabytków techniki, przepompowni wody „Świątniki”, śluzy Różanka, wąskotorowych i normalnotorowych linii kolejowych, zabytkowych aparatów fotograficznych, projektowania architektonicznego na obszarach postindustrialnych etc.

JM Rektor Politechniki Wrocławskiej prof. dr hab. inż. Tadeusz Luty 23 czerwca wręczył nagrody i wyróżnienia autorom najlepszych wystąpień, które już przygotowywane są do publikacji. Nagrodę za studium „Zabytki techniki na Wydziale Elektroniki PWr.” otrzymał z rąk Rektora student III roku Wydziału Elektroniki Tadeusz Kłodowski, który przeprowadził znakomite rozpoznanie i ewidencję zabytków techniki na Wydziale, zbyt często skrywanych niestety w przepastnych szafach czy magazynach i jakże rzadko eksponowanych kolekcji tworzonych przez pracowników naukowych – komputerów, radioodbiorników, lamp, aparatury kontrolno-pomiarowej etc.

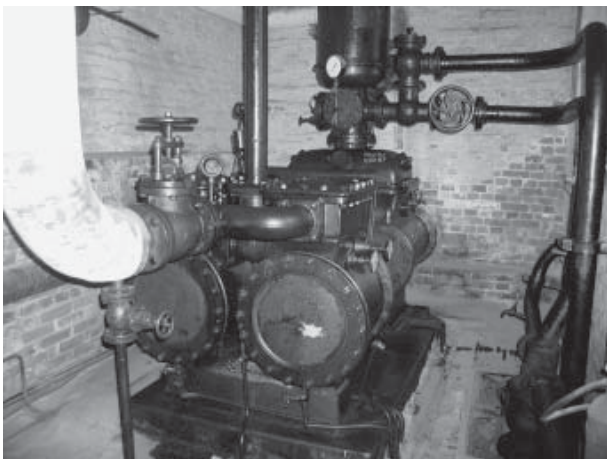


Studenci wykonują prace konserwatorskie na HP Wróblin (fot. S. Januszewski)



Wręczenie nagród autorom najlepszych wystąpień (fot. S. Januszewski)

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



Zabytkowa pompa (fot. S. Januszewski)

MSKN „Ochrony Zabytków Techniki HP Nadbór” otrzymało z rąk JM Rektora nagrodę pieniężną w wysokości 1500 zł, którą wykorzysta na organizację Studenckiego Obozu Naukowego na terenie Sowiogórskiego Muzeum Techniki, w parowozowniach dzierzoniowskich. Od 12 do 23 lipca siłami studentów wyremontowana zostanie obrotnica lokomotywowni, a w Bielawie, w dawnym spichlerzu folwarku Dierigów urządzona stała ekspozycja kultury materialnej wsi sowiogórskich. Pracy towarzyszyć będą liczne objazdy zabytków techniki Gór Sowich i Kotliny Kłodzkiej a także na graniczących z Polską obszarach Czech, organizowane przy współpracy z NTM w Pradze.



Obrady konferencji studenckiej (fot. S. Januszewski)

Obóz stanowi również element przygotowań do organizacji w Dzierżoniowie II już Sowiogórskiego Festiwalu Techniki. W jego ramach MSKN prowadzić będzie Międzynarodowy Warsztat Naukowy Studentów, dwudniową sesję, na której studenci 9 uczelni polskich, Bergbau Akademie z Freibergu, z Politechniki Praskiej i z uczelni technicznych w Jekaterynosławiu i Niżnym Tagilu zaprezentują swe dokonania na polu historii techniki i archeologii przemysłowej. W dniach 3–5 września 2004 r. zapraszają nas do Dzierżoniowa, a sesjom towarzyszyć będą liczne wystawy, pokazy zabytków, zabawy rekreacyjne, projekcje multimedialne, wyścig i przejażdżki drezynami.

Stanisław Januszewski

Dolnośląski Klucz Sukcesu

19 czerwca 2004 r. w sali książęcej klasztoru lubiąskiego odbyła się uroczystość wręczenia wyróżnień „Dolnośląskiego Klucza Sukcesu”, najlepszym w 2003 r. przedsiębiorstwom, organizacjom samorządowym, instytucjom kultury, organizacjom pozarządowym.

Miło nam odnotować, że wśród laureatów znalazła się Fundacja Otwartego Muzeum Techniki. Dziękujemy Kapitulie wyróżnienia, że działalność Fundacji na polu ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego Dolnego Śląska znalazła jej uznanie. Gratulujemy zarządowi i założycielom Fundacji.



POROZUMIENIE W SPRAWIE RZEK

7 maja 2004 r. w Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie – Komitecie Ochrony Środowiska odbyło się posiedzenie, na którym dokonano wyboru Rady Programowej i Prezydium „Porozumienia w sprawie wspierania inicjatyw i programów rozwoju gospodarczego Polski w oparciu o walory rzek i Morza Bałtyckiego”. Podjęto również Stanowisko – Deklarację Programową – prezentującą zapisy „Porozumienia”. (treść Deklaracji Programowej – w następnym biuletynie).

Spotkanie prowadził Waław Kowalski z Ligi Morskiej i Rzecznej. Przypomniał 38 sygnatariuszy „Porozumienia” – w tym jedną fundację – F.O.M.T.

Honorowym gościem był minister, poseł Bronisław Komorowski. Musiał niestety po swoim wystąpieniu wyjść, ale zdążył pozytywnie wypowiedzieć się na temat odbudowy rangi rzek w Polsce, a w szczególności ich roli jako centrów życia miast = tak, jak to się dzieje naturalnie na zachodzie Europy. Tym bardziej, że nie jesteśmy w stanie utrzymać tego, co zastaliśmy po poprzednich pokoleniach w granicach obecnego Państwa Polskiego, a Polska jest dalej „czarną dziurą” między drogami wodnymi Niemiec i Rosji. Nazwał wyłącznie przyrodnicze zagospodarowywanie rzek anachronizmem. Uznał, że należy tworzyć spójne programy dla całych rzek, dogadywać się z samorządami, starać się o 25% kosztów i sięgać wspólnie po strukturalne fundusze z Unii Europejskiej. W świetle odblokowania autostrady przez „worek turowski” – ostatnią szansą Szczecina jest udrożnienie Odry.

Prof. Marek Drozdowski z Uniwersytetu Opolskiego przybliżył postać Eugeniusza Kwiatkowskiego i jego program polityki rzecznej z września 1945 r., który zawierał m.in. konieczność: uregulowania Wisły i jej dopływów, połączenia Odry z Dunajem oraz Wisły z Odrą (kanałem przemysłowym w rejonie Bydgoszczy). Przypomniał, że budowa rafinerii gdańskiej to idea Kwiatkowskiego – idea unikania monopolistycznych kontaktów gospodarczych czy komunikacyjnych z jednym krajem – a zrealizowana w latach 70. XX wieku (za rządów Edwarda Gierka). Natomiast idea związku go-

spodarczego miast polskich została zniszczona, gdyż była zagrożeniem dla monopolu ówczesnej władzy.

Ostatecznie został Kwiatkowski odwołany z funkcji Pełnomocnika Rządu ds. Odry, a nawet pozbawiony immunitetu poselskiego i przydzielony do pełnienia trzeciorzędnych stanowisk w gospodarce.

Prof. Marek Michalski z Akademii Morskiej w Szczecinie wykazał znaczącą rolę rzek i morza bałtyckiego w rozwoju gospodarczym Polski, także potencjalne możliwości i ograniczenia. Rozwinęła się dyskusja w której Edward Ossowski – Prezes Zarządu S.A. „Żegluga Bydgoska” trafnie zwrócił uwagę, że „znów jak zwykle mówimy sami do siebie”. Tymczasem kilka dni wcześniej był na podobnym spotkaniu w Berlinie, w którym brali udział także politycy i urzędnicy – przedstawiając przybyłym ile mają pieniędzy w swoich budżetach i na co konkretnie. Niemcy gospodarują oszczędnie ale różni się ich oszczędność od naszej. Np. Węzeł Magdeburgski budowali za 500 mln euro przez 5 lat. Jeśli my budujemy jeden stopień przez dziesiątki lat, a efektu końcowego możemy się spodziewać za kolejne 10 (np. stopień Malczyce) – to „jesteśmy bardzo bogatym krajem”. Jest to tym bardziej przygnębiające, że ze względu na niekorzystne warunki hydrologiczne zawodowe uprawianie żegluga na Odrze Środkowej w 2003 r. musiał nazwać „amatorszczyzną”. Jednocześnie poinformował zebranych, że Związek Miast Nadnoteckich wystąpił o pieniądze „unijne” na pogłębienie Kanału Bydgoskiego i wszystkich jego awanportów w przeciągu najbliższych dwóch lat. Następnie przewiduje się udrożnienie drogi wodnej w kierunku Kaliningradu.

Zaproponowaną przez organizatorów Deklarację Programową przyjęto jednogłośnie. Przewodniczącym Prezydium „Porozumienia w sprawie wspierania inicjatyw i programów rozwoju gospodarczego Polski w oparciu o walory rzek i morza Bałtyckiego” został przewodniczący zebrania – Waław Leonard Kowalski. Następne spotkanie zapowiedziano na 28 maja 2004 r.

Ryszard Majewicz

Projekty kanałowe we Wrocławiu

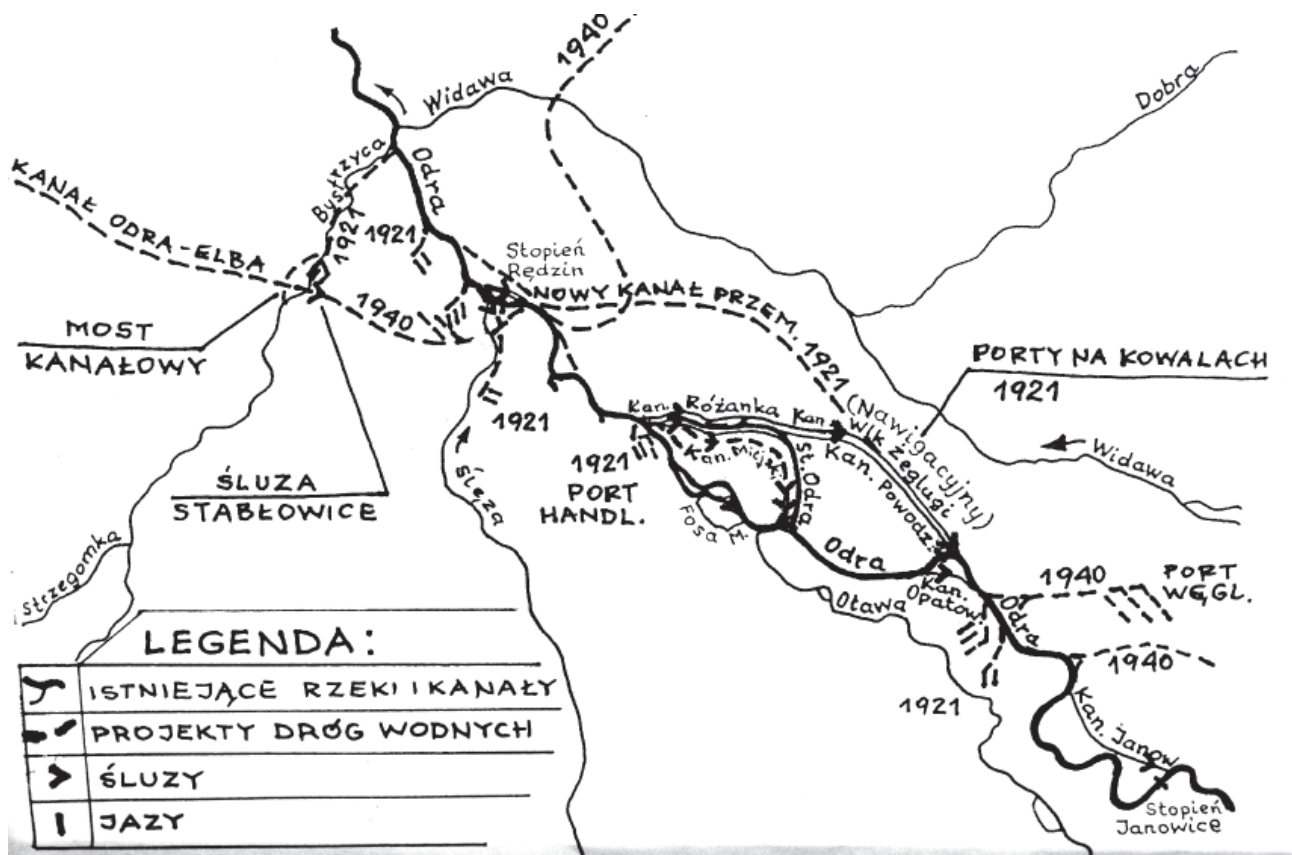
W ślad za artykułem Huberta Adamczyka („Prosto z pokładu” nr 10) przedstawiającym projekt Kanału Łaba–Odra prezentujemy połączenie tego kanału z Odrą we Wrocławiu. Schematycznie przedstawiamy także inne niezrealizowane projekty kanałowe i portowe, głównie z lat 1921 i 1940.

Zwróćmy uwagę jak zrealizowanie nawet części tych budowli inżynierskich wpłynęłoby na kształt urbanistyczny Wrocławia? Ile np. przybyłoby mostów?

Zachęcamy Czytelników do publikacji dalszych mało znanych rozwiązań projektowych okołodrzańskich. Są warte poznania, analiz i prezentacji co najmniej na skromnych łamach naszego biuletynu.

Zapraszamy

Ryszard Majewicz



Niezrealizowane projekty kanałowe i portowe na tle głównych rzek wrocławskiego węzła wodnego (rys. R. Majewicz)

Projektowanie i budowa statków we Wrocławiu.

Pchacze i zestawy pchane

Zestaw pchany "Żubr"

Zestaw pchany P-40 zaprojektowany został BPiSTR w 1959 roku. Według założeń Żeglugi na Wiśle służyć miał głównie do przewozu kruszywa z rejonu rzeki Narwi do Warszawy.

Składał z pchacza "Żubr" i 2 barek pchanych BP-375. Prototyp zestawu został zbudowany w 1960 r. Po dokonaniu ulepszeń wybudowano serię 32 zestawów. Pchacze były budowane w Warszawskiej Stoczni Rzecznej, barki natomiast w Sandomierskiej Stoczni Rzecznej.

Wymiary główne pchacza:

$L = 19,9 \text{ m}$

$B = 6,0 \text{ m}$

$T = 0,75 \text{ m}$

Napęd główny:

2 silniki Puckich Zakładów Mechanicznych typ B-90

Moc 90 KM

Obrotы silnika 425 obr./min.

•ródło energii elektrycznej:

Prądnicą marszową 2 kW, 24 V + bateria akumulatorów

Urządzenie sterowe:

Ręcznie-hydrauliczne obsługujące 4 płetwy zastrubowe i 4 płetwy przedstrubowe.

Urządzenie kotwiczne:

Winda mechaniczna napędzana od silnika głównego i kotwica dwułopowa 250 kg

Urządzenie szepiające pchacz-barka:
mechaniczny kabestan, liny i stopery

Wymiary główne barki:

$L = 31 \text{ m}$

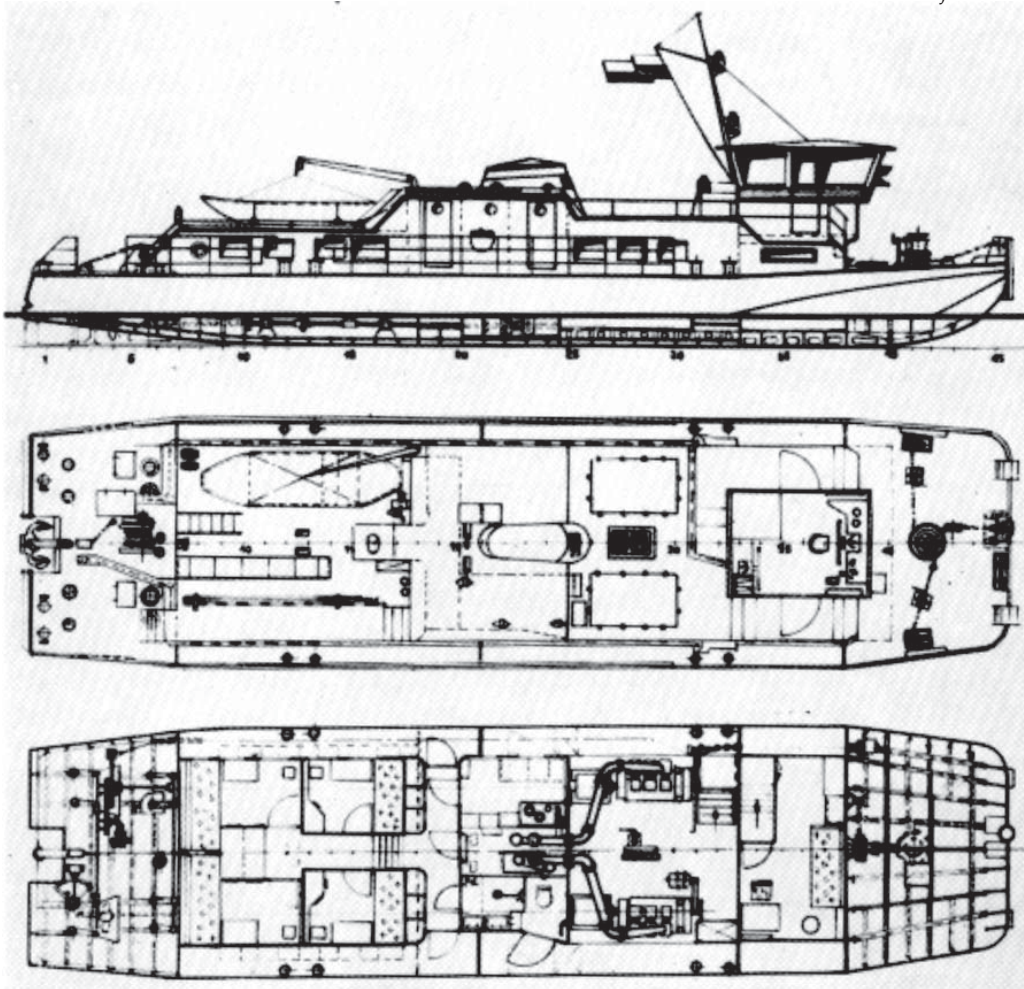
$B = 8,5 \text{ m}$

$T = 1,4 \text{ m}$

Ładowność zestawu – 580 ton

Prędkość zestawu 9 km/h

Wojciech Śladkowski



Nowa trasa żeglugowa na Odrze we Wrocławiu

Przejmowanie Odry przez polską administrację dróg wodnych w 1945 roku miało wpływ na stan techniczny nabrzeży w mieście Wrocławiu. Zarząd Miasta nie pozwolił na przejęcie odcinka Odry od mostu Grunwaldzkiego do mostu Sikorskiego, zachowując pod swoją wyłączność z zamiar zbudowania na tym odcinku „Wenecji Północy”. Efekt był taki, że po przejęciu tego odcinka przez Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej rozpoczęła się odbudowa zrujnowanych nabrzeży Odry.

W maju br. z mostów Tumskiego, Piaskowego i Sikorskiego zostały zdjęte znaki zamknięcia szlaku żeglownego. Śródmiejski Węzeł Wodny został otwarty dla żeglugi po blisko siedemdziesięciu latach i dlatego ważne było przytoczenie na wstępie tych kilku zdań.

Na Śródmiejskim Węźle Wodnym znajdują się dwie śluzy – Piaskowa i Mieszcząńska. Dla porządku należy nadmienić, że śluza Piaskowa została odbudowana w roku 1965, ale nie została przejęta przez zarząd wodny, gdyż przejęcie w tym czasie prowadziłoby szlak żeglowny do nikąd. Odbudowa śluzy Mieszcząńskiej łącznie z awanportami przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu rozpoczęła się w 1998 r. Wymagało to dużych nakładów środków finansowych i robót. Obecnie cała Odra w obrębie miasta, tzw. Wrocławski Węzeł Wodny otwarty jest dla żeglugi. Nurt rzeki został przesondowany i przetrałowany, co pozwoliło na stwierdzenie, że nie ma przeszkód podwodnych zagrażających bezpieczeństwu statków. Zostały wystawione podstawowe znaki nawigacyjne. Żegluga w pełni będzie mogła

odbywać się po sprawdzeniu stanu oznakowania przez Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Zamiarem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, jako administratora drogi wodnej, jest zgłoszenie Śródmiejskiego Węzła Wodnego do Ministerstwa Środowiska o wpisanie do rejestru dróg wodnych z nadaniem klasy I (pierwszej).

Według zasad klasyfikacji dróg wodnych śródlądowych klasa I jest najniższą, a jej parametry wyznaczają istniejące warunki naturalne bądź zabudowa techniczna.

Szlak żeglowny Śródmiejskiego Węzła Wodnego posiada następujące parametry:

dopuszczalna długość statków	40,0 m
dopuszczalna szerokość statków	5,0 m
głębokość szlaku żeglownego	1,1 m
najmniejszy prześwit pod mostami	2,1 m

(most Uniwersytecki)

Długość okresu nawigacyjnego będzie określana w zależności od zaistniałych warunków niezależnie od całego szlaku odrzańskiej drogi wodnej.

Ze względu na dopuszczalną długość statków wynoszącą 40,0 m nie określa się najmniejszego promienia łuków.

Dopuszczalne gabaryty statków, jakie mogą tu pływać, wyznaczają wymiary komór śluzowych.

Aktem zaliczenia Śródmiejskiego Węzła Wodnego do dróg wodnych otwiera się nowy rozdział w turystyce wodnej Wrocławia. Możliwe staje się uruchomienie linii regularnych tzw. „tramwajów wodnych” oraz małych statków pasażerskich. Jako „tramwaj wodny” nie należy rozumieć wypełnianie funkcji komunikacyjnej dla mieszkańców miasta. Mianem tym określa się małe jednostki pływające, które kursują mniej lub bardziej regularnie na określonej trasie. Ich podstawowym celem jest pokazanie mieszkańcom i turystom miasta z innej perspektywy. Korzystając z przejazdów na nowo otwartym szlaku można będzie przekonać się, jak pięknie wygląda zabudowa Wrocławia z poziomu zwierciadła wody.

Janusz Bogucki



Śluza Mieszcząńska w trakcie odbudowy (fot. autor)

To już minęło pół wieku!

Elbląg – tu była moja SZKOŁA

Nie mogłem spodziewać się, że spotka mnie tak wielki zaszczyt, co przepełniało mnie ogromną radością. Na zaproszenie ostatniego komendanta szkoły szturmanów (szkoła żeglugi śródlądowej) kpt. Witolda Cichonia pod koniec maja 2004 r. pojechałem do Elbląga. Tak się złożyło, że byłem w grupie ostatnich absolwentów tej szkoły, która uległa likwidacji w 1953 r.

Na wprost dworca domy te same, ale dalej to zupełnie inne miasto. W czasie wojny Elbląg był potwornie zniszczony. Kiedy wędrowałem obecnie samotnie po przepięknie zabudowanym mieście, tylko domy secesyjne i te z lat 30. były jak pławy wyznaczające tor wodny. Tu np. przy tym domu „2” skręcała w prawo do Bażantarni. I widzę, że „2” tu skręca. Przy ratuszu nie ma



Szkoła szturmanów w Elblągu w 1953 r.
(autor fotografii nieznan)

już placu ułanego zmieloną czerwoną cegłą i nie ma pergoli oplecionej bluszczem z ławeczkami. Nie ma też linii kolejowej przecinającej plac. Wówczas przed parowozem siedł kolejarz machając w dzień czerwoną flagą, a w nocy czerwoną latarnią. Tylko przed ratuszem na postumencie wciąż samotnie umiera Achilles ugodzony strzałą w piętę.

Nabrzeża Elbląga i portu. Tu, części podwodne kadłubów wyciągniętych na ląd barkasów, dezetek i jachtów skrobaliśmy, dychtowaliśmy i malowaliśmy. Dopasowywaliśmy wiosła, składowaliśmy żagle. To była praca przy sprzęcie szkolnym, ale to była praca dla siebie. Stąd w sezonie letnim na wiosłach czy pod żaglami wypływaliśmy na Zalew Wiślany. Przypomniałem rejs dezetką na wiosłach do Tolkmicka (ok. 28 km). Kiedy pod wieczór wracaliśmy do bazy, na nabrzeżu, zupełnie przypadkowo znalazły się uczennice szkoły wychowawczyń przedszkoli.

Dłonie w bąblach potrafiły z gracją podnieść w górę wiosła w salucie. Obecnie w tym miejscu znajduje się dobrze utrzymany dworzec, skąd regularnie pływają statki pasażersko-turystyczne do Kaliningradu

Dawniej pewne miejsca nabrzeży były odgródzone – groziły zawaleniem lub były zniszczone. Chciałbym, aby gospodarze Wrocławia obejrzeni tak pięknie odbudowane, pielęgnowane i ze smakiem dekorowane nabrzeża. Mam nadzieję, że wyciągnęliby wnioski w odniesieniu do siebie.

I jeszcze szkoła (w gmachu tym obecnie mieści się szpital). Stąd wyjeżdżaliśmy do Tczewa na obserwację lodołamania. Tu, poderwani alarmem nocnym, wsiadaliśmy na wojskowe ciężarówki, by do rana układać worki na wałach Żuław Elbląskich, zagrożonych przerwaniem wodami powodziowymi.

Podczas tego – po raz pierwszy po pięćdziesięciu latach pobytu w Elblągu – wieczorami siadaliśmy z kapitanem w jego gabinecie. Swym tubalnym, ale ciepłym głosem, w krótkich słowach opowiadał, acz niezbyt chętni, o swej przeszłości. Partyzantka na wileńszczyźnie i dwie rany. Praca w PLO i na „Horyzoncie” – statku instrumentalnym WSM. I praca w naszej szkole. Wspomina też epizod, kiedy to na jeziorach mazurskich pływał na jednostkach „białej floty”. Na jego statku rejs wypoczynkowy odbywał kard. Stefan Wyszyński.

Patrzmy na tablo ostatniego rocznika szkoły 1953. Wspominamy wydarzenia, czy śmieszne występkę. Chłopcy, ilu już was odpłynęło z wielką falą w dal spowitą nieprzeniknioną mgłą! Bardzo charakterystyczne dla niego – poza dwoma przypadkami, wypowiadał się bardzo przyjemnie o chłopcach naszego rocznika. Co do mnie, miał jedną uwagę. Jaką? – nie chciał powiedzieć, tylko śmiał się serdecznie.



Kpt. Witold Cichoń (fot. autora, 2004)

O losach chłopców wie niewiele więcej, jak ja. Rozproszyliśmy się po Polsce, inni jeszcze dalej. Zażęci byliśmy przystosowywaniem do zawodu. Nauczyciele też się rozproszyli. Zabrakło bazy kontaktowej. Szkoły nie ma, więc gdzie pisać, do kogo?

Kapitan jest pogodny, mimo niejednokrotnie ciężkich przeżyć i tragedii rodzinnych. Za cel swego działania wyznaczył pomaganie ludziom potrzebującym w Związku Inwalidów Wojennych. Weterani w podeszłym wieku od byłych szeregowych po pułkowników tak bardzo potrzebują prostej pomocy – choćby życzliwości.

Mój Komendancie, dziękuję Ci za te przepiękne dni wspomnień młodości. Mimo, że upłynęło pół wieku, czuliśmy się prawie o te 50 lat młodszy.

Marian Kosicki

PS. Kapitan Witold Cichoń pozdrawia członków Bractwa Mokrego Pokładu. Jest pełen podziwu dla garstki zapaleńców, którzy odtwarzają historię tak zaniedbanej obecnie żeglugi śródlądowej i chyli czoło przed ich działalnością. Ze wzruszeniem czyta nasz Biuletyn. Czuje się upoważniony do przekazania polecenia, aby ten kurs działania został utrzymany jak najdłużej.

Odplynęło z wielką falą odrzańską...

Czy jest śluza w Popielowie?

*Płynie statek, czas się dłuży,
Byle do najbliższej śluzy.
Trzeszczy bumsztak, ster pracuje
Zanim bosman zafajruje.
Trzeba sprytu wiele użyć,
By do małej wpłynąć śluzy.*

Dyrektorem Okręgowego Zarządu Wodnego w Opolu swego czasu była pani inż. Karczewska. Studia ukończyła w Odessie. Była dobrym organizatorem i dobrym fachowcem w dziedzinie budownictwa wodnego, a plan pracy każdego dnia miała dokładnie ułożony. Wielka służbistka, ale jednocześnie bardzo życzliwa dla ludzi. Pełniła wiele funkcji społecznych, w tym członka egzekutywy Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Opolu. Swój personel techniczny darzyła pełnym zaufaniem. Potrafiła ich ustawiać „po gwardyjsku”, ale potrafiła również doceniać i nagradzać.

Tak się złożyło, że kierownikiem działu zbiorników i dróg wodnych w tym czasie był inż. Edward Wołoszyn („Edzka”), późniejszy dyrektor OZW. On to od czasu do czasu zbierał dwóch-trzech koleśków, brał samochód służbowy i jechali na inspekcję śluzy w Popielowie. Śluzy na Odrze od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej mają komory małe (wymiary 55×9,6 m, lata budowy 1892–1897) i komory duże (wymiary 187,0×9,6 m, lata budowy 1910–1916). Wyjazd na inspekcję odbywał się

więc raz na dużą, innym razem na małą komorę. Istotną rzeczą jest dopowiedzieć, że miejscowość Popielów położona jest 3–4 km od Odry (na wysokości stopnia Zawada). A w Popielowie była restauracja GS, gdzie z przedsonka wchodziło się do dużej lub małej sali restauracyjnej.

Nastąpił dzień, że doborowe towarzystwo pojechało samochodem służbowym na inspekcję „dużej komory śluzowej” w Popielowie. Pani dyrektor Karczewska w tym dniu miała posiedzenie egzekutywy KW. W odpowiednim czasie pojechała swoim samochodem służbowym pod gmach partii. Tu ją bardzo przeproszano, że nie dotarła do niej informacja o przełożeniu posiedzenia na inny termin. Na ten dzień nie miała innych planów. Wsiadając do samochodu poleciła kierowcy jechać na śluzę w Popielowie. Kierowca ruszył i zatrzymał się pod restauracją GS w Popielowie.

– Prosiłam pana o zawieszenie mnie na śluzę.

W tym momencie kierowca zorientował się, że jechał zgodnie z przyzwyczajeniem. Za późno. Przywiózł tu panią dyrektor, a nie zwykłą, „utajnioną” brać. Pani dyrektor szybko się zorientowała na czym polegają częste „inspekcje” w Popielowie.

Na drugi dzień odbyła się krótka odprawa kierowników działów. Nikt nie zginął, ale w książce wyjazdów służbowych nigdy więcej nie figurowała ani duża, ani mała komora śluzowa w Popielowie.

myk

**Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. dom. (71) 321 45 86, kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbtor.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**