

PROSTO Z POKŁADU

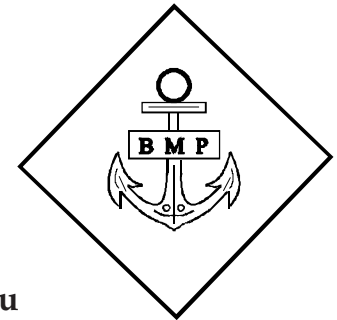


Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbór.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 28

Rok III

Grudzień 2005 r.



Radości i Szczęścia w Nowym Roku
wszystkim Czytelnikom i Sympatykom
oraz Konfratom Bractwa Mokrego Pokładu
życzy Redakcja Biuletynu "Prosto z pokładu"



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

Koło Naukowe HP „Nadbór”

Przypuszczalnie nawet nie zdajecie sobie sprawy z tego, jak wielu z was było nieświadomie związanych z naszym Kołem. No bo któż przechadzając się Wybrzeżem Wyspiańskiego nie zainteresował się flotyllą zabytkowych statków, cumujących przed budynkiem A-1?

Zazwyczaj zainteresowanie to przeradza się w pragnienie poznania ich z bliska, efektem czego w ciepłe dni na pokładzie „Nadbor” studenci wygrzewają się w promieniach słońca. Na tych właśnie statkach mieści się organizacja, której oficjalna nazwa to: Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe Ochrony Zabytków Techniki HP „Nadbór”, a którą od roku mam przyjemność kierować. Oficjalne nazwy dają często mylne wyobrażenie o faktycznej działalności i nie inaczej jest w tym przypadku. Po pierwsze, nie współpracujemy z popularnym producentem drukarek?. Po drugie, i o wiele ważniejsze, ochrona zabytków techniki nie jest jedynym tematem, jakim się zajmujemy. Jest celem, do którego dążymy na wiele sposobów. Ma to związek z tym, na co ja osobiście zwracam największą uwagę: międzywydziałowym i studenckim charakterem naszego Koła. Daje to możliwość poznania wielu ciekawych osób, wysłuchania ich pomysłów, opinii o naszych własnych koncepcjach, a później wspólnej realizacji tego, co stanowi wypadkową tych dyskusji.

Pierwszym krokiem jest jednak poznanie idei Koła oraz tego, czym się zajmujemy, a z tym nie jest czasami najlepiej. Tutaj właśnie uwidacznia się negatywny aspekt międzywydziałowego charakteru Koła: nie jesteśmy związani z żadnym z wydziałów, i w ten sposób ciężko nam dotrzeć do Was z naszą ofertą. W tym roku chcielibyśmy wyjść naprzeciw najmłodszym rocznikom, które często są tak zaaferowane początkiem studiów, że nawet nie myślą o kołach naukowych, bo „to dla ambitnych i wymaga dużo czasu”. Nie będę owijał w bawełnę: moim zdaniem nasze Koło to szansa na ciekawą przygodę w trakcie studiów. Zapytacie zapewne, czemu tak uważam, odpowiedź znajduje się poniżej.

Jak pisałem wcześniej, baza Koła znajduje się na statku HP (holownik parowy) „Nadbór”. Nie myślcie, że każde koło naukowe na Politechnice dostaje własny statek. Tak dobrze mamy tylko my. Holownik należy do Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, z którą żyje-

my w zaawansowanej symbiozie. Pomagamy w przygotowaniu i realizacji wielu projektów, w których Fundacja bierze udział, a w zamian korzystamy z pomieszczeń i części sprzętu biurowego. Dodatkowo łączy nas osoba prof. Stanisława Januszewskiego, który jest nie tylko naszym opiekunem naukowym, prezesem zarządu Fundacji, ale przede wszystkim uznany w kraju i za granicą specjalistą w dziedzinie ochrony zabytków techniki. Fundacja bierze udział w wielu przedsięwzięciach w kraju i za granicą, a w każdym z nich uwzględniony jest czynny udział naszego Koła. Wiem, że wszystko to brzmi bardzo oficjalnie, może i interesująco, ale z pewnością czekacie na konkrety, oto one:

- nasze Koło co roku wystawia sporą reprezentację na Konferencji Naukowej Studentów, odbywającej się w maju na Politechnice Wrocławskiej, a udział w tej konferencji owocuje własną publikacją w materiałach konferencyjnych, a także nagrodami,
- poza udziałem w konferencjach krajowych, wyjeżdżamy też na konferencje zagraniczne (w roku 2004 byliśmy w Rumunii, na początku listopada wybieramy się do Czech),
- reaktywowana właśnie pracownia architektoniczna stanowi doskonale pole do popisu dla przyszłych architektów (i nie tylko); przez zdobywanie doświadczenia dążymy do tego, aby w przyszłości realizować profesjonalne projekty, nie za browara, a za prawdziwe pieniądze;
- tworzymy i utrzymujemy strony internetowe Koła oraz Fundacji, co również czasami wiąże się ze zleceniami od różnych instytucji,
- organizujemy wyjazdy o charakterze laboratoryjnym w różne rejony Dolnego Śląska,
- współtworzymy Sowiogórskie Festiwale Techniki – imprezy promujące tematykę ochrony zabytków techniki oraz ich rewitalizacji,
- prowadzimy prace konserwatorskie na statkach należących do Fundacji oraz w Sowiogórskim Muzeum Techniki, mieszczącym się w Dzierżoniowie.

Wierzcie mi, że o naszych planach i dokonaniach mógłbym napisać dużo więcej, jednak przede wszystkim jesteśmy zainteresowani bezpośrednim kontaktem z Wami. Zapraszamy na pokład naszego statku w każdy

pierwszy czwartek miesiąca, o godzinie 16:00, bądź kontaktujcie się z nami przez stronę internetową www.skn-nadbtor.pwr.wroc.pl, umówimy się indywidualnie. Wszystkie ogłoszenia umieszczamy również w gablocie Koła, budynek A-1, wejście od ulicy Norwida.

Nie pozwólcie aby studia minęły wam bez pozostawienia śladu w historii uczelni. Zapraszam do poznania nas bliżej.

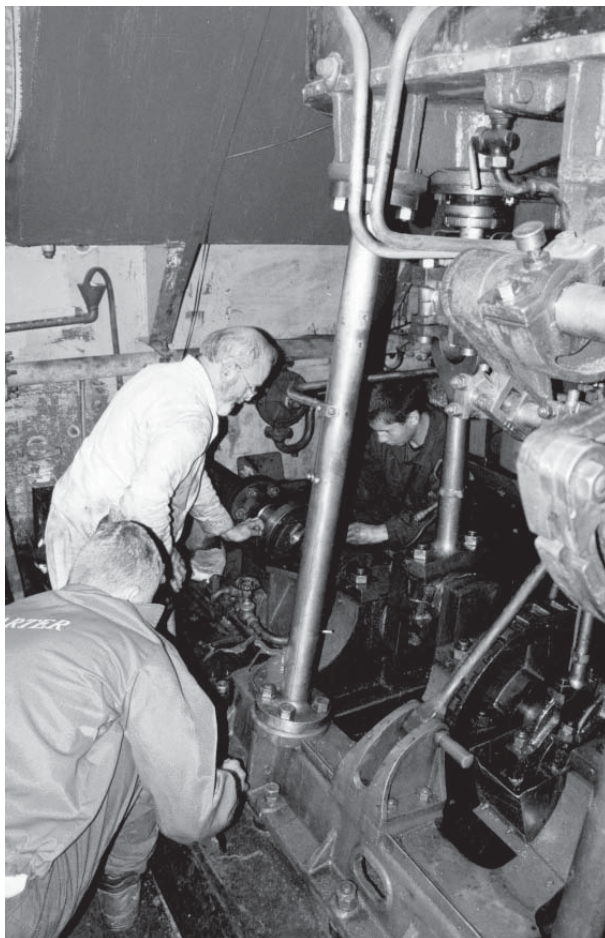
*Tadeusz Kłodowski
Przewodniczący MSKN HP „Nadbór”*

Czy „Nadbór” buchnie parą?

Zaświtała nadzieja. Do „Bractwa Mokrego Pokładu” zawitał Rainer Pietrasik i na statku pozostał. Od dwu tygodni pracowicie studiujecie dokumentację siłowni „Nadbor”, ekspertyzy opracowane dwa lata temu przez gdański PRS, konsultuje możliwości modernizacji kotła parowego i uruchomienia maszyny parowej holownika. Entuzjazmem zaraził Stanisława Okulowskiego – niegdyś dyrektora stoczni „Odra”, Marka Pigantego – prezesa Świdnickiej Fabryki Pomp i Wojciecha Śladkowskiego. Zarzuca sieci na dziekanów wydziałów Mechanicznego i Mechaniczno-Energetycznego Politechniki Wrocławskiej, wabi studentów.

Zaczynamy liczyć dni do momentu gdy „Nadbór” ruszy siłą swojej maszyny. Gdy powstanie jak Feniks z popiołów – ruszy do Gorinchem i Rotterdamu, trasą którą w 1949 przybyły na Odrę holowniki holenderskie – „małe” i „duże”. Nieść będzie misją Europy ponad rzekami, promując przy tym dziedzictwo kultury technicznej Odry i rzek polskich.

Ale zanim do tego dojdzie musimy skupić wokół Rainera i Fundacji Otwartego Muzeum Techniki wszystkich, którzy pomocą zechcą – radą, doświadczeniem, pracą, także materialnie. To będzie wspaniała przygoda. Zapraszamy do wspólnej wędrówki jej drogą.



Prace przy maszynie parowej

Cudze chwalicie – swego nie znacie

Ryszard Majewicz, przy okazji nadania Portowi Lotniczemu Wrocławia imienia Mikołaja Kopernika skierował 6 grudnia 2005 r. pod adresem Gazety Wyborczej, Gazety Wrocławskiej – Słowa Polskiego i Radia RAM opinię Fundacji w tej kwestii:

„Szkoda, że Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy wrocławskiego portu lotniczego dokonało wyboru w wielkiej tajemnicy. Moim zdaniem patronem naszego lotniska powinna zostać Maria Kunicka „Cunitia”. Przebywała we Wrocławiu dłużej niż Kopernik, a jest

wielką postacią, w Polsce nieznaną, w dodatku rodowitą Dolnoślązaczka.

Była wszechstronnie utalentowana niczym Leonardo da Vinci, ale przede wszystkim była astronomem. To korzystając z jej życiowego dzieła: „Uranii”, a właściwie z jej blisko 300 tablic z pomiarami astronomicznymi, Amerykanie i Rosjanie rozpoczynali podbój kosmosu.

Odsyłam do publikacji naszej Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i jej autora, chirurga prof. Gerwazego Świdzkiego, który swój wolny czas poświęcił na ponowne odkrycie Marii Kunickiej.”

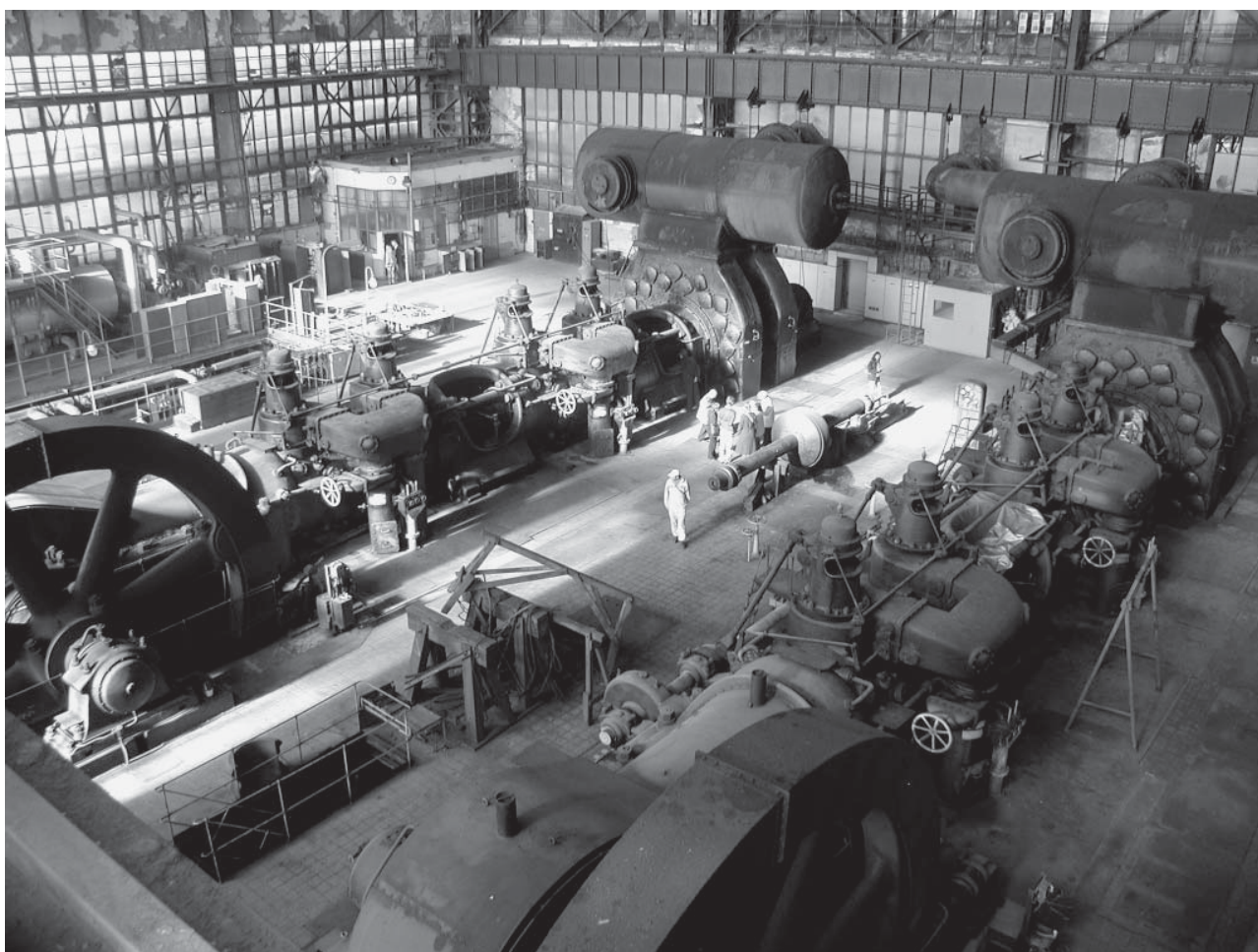
Techné Ostrava 2005 – Wenus dla konserwatorów zabytków

3–4 listopada 2005 r. Dom Kultury w Ostrawie już po raz czwarty zorganizował Międzynarodowy Festiwal Filmów Dokumentalnych o ochronie zabytków przemysłu i techniki. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki powróciła z wyróżnieniem za prezentowane tam filmy „Zabytki techniki Nowej Soli” i „Fabryka Bawełny w Bielawie”. Otrzymała też honorowe wyróżnienie za wkład w upowszechnianie idei ochrony dziedzictwa technicznego.

Festiwalowi towarzyszyła Międzynarodowa Konferencja poświęcona ochronie dziedzictwa kultury technicznej i możliwościom międzynarodowej współpracy na tym polu. Ze strony Fundacji prof. Stanisław Januszewski mówił „o społecznych aspektach ochrony zabytków techniki z perspektywy doświadczeń Fundacji Otwartego Muzeum Techniki”, mgr inż. arch. Agnieszka Rychter o „dezindustrializacji po polsku”

niosącej nikle perspektywy ochrony dziedzictwa kulturowego a Tadeusz Kłodowski, przewodniczący Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego Politechniki Wrocławskiej „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór” o studenckim wolontariacie dla ochrony zabytków techniki.

Uczestnicy Festiwalu i Konferencji mieli okazję zwiedzić zabytkową hutę Witkowice oraz trzy ostravskie muzea górnictwa – powstałe w ostatnich kilku latach, na fali dezindustrializacji okręgu przemysłowego, jedno z inicjatywy Ministerstwa Kultury Republiki Czeskiej, drugie stowarzyszenia miłośników kultury górniczej, trzecie likwidowanych kopalń. Az żal, że procesom dezindustrializacji Górnego Śląska towarzyszy jedynie morze ruin, nie powstało tutaj ani jedno nowe muzeum górnictwa, a zabytkowe zespoły szybów chyłą się ku upadkowi. Czech potrafi.



Sprężarki z 1938 r. Hucie Vitkovice w Ostrawie

Nowy nabytek Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT

Zarząd „Bielbaw S.A.” zdecydował się ofiarować do kolekcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki jedyny w Polsce agregat pompowo-parowy z 1898 r., produkcji angielskiej, wyłączony z ruchu od lat 80. XX w.

3 grudnia grupa studentów Wydziału Mechanicznego PWr., pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego, podjęła jego demontaż. A jest co robić, zważywszy, że część wodna nierozbieralna waży ok. 1500 kg, a pojedynczy cylinder maszyny parowej ok. 300 kg.

Agregat eksponowany będzie na terenie parowozowni dzierzoniowskiej, gdzie zakończono też poważną inwestycję – budowę dwu pokoi gościnnych z łazienkami. W stanie surowym przygotowano dwa kolejne pokoje, kuchnię, łazienkę i toalety. Mamy nadzieję, że prace te zakończone zostaną do wiosny i zapewnią znakomite warunki pracy i wypoczynku, zwłaszcza studentom pracującym w MSKN „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”.



Studenci z MSKN „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”
podczas demontażu i transportu agregatu

VIII Krajowa Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego

Jej organizację powierzono Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, także w uznaniu jej wkładu w ochronę dziedzictwa kultury technicznej rzek Polski, Odry, a zwłaszcza zabytkowych statków śródlądowych: „Nadbor”, „Wróblina” i barki „Ż-2107”. Konferencja odbędzie się 1–3 czerwca 2006 r. we Wrocławiu, również na pokładach statków Muzeum Odry.

Zapraszamy sympatyków „Bractwa Morskiego Pokładu” do zgłaszania udziału w Konferencji, najlepiej z referatami, które przyjmujemy do 28 lutego 2006 r. – a Fanklub również ma swój udział w przygotowaniu tego wydarzenia. Szersza Informacja o Konferencji i karta zgłoszenia dostępne są na stronie internetowej Fundacji: www.nadbior.pwr.wroc.pl.

KAJAK – co to jest?

Na campingu zatrzymała się grupa uczestników spływu kajakowego. Na brzegu niewielkiej rzeki leży kilkanaście kajaków. Dzieciak idzie ze swoim ojcem i pyta: tato co to jest? W odpowiedzi słyszymy: „to są takie łódki”. W poważnej gazecie na zdjęciu łódź wiosłowa jedynka „skull”, podpis: „kajak”; – reporter czasopisma ustawia do zdjęcia dziewczynę w kajaku sadowiąc ją w kokpicie tyłem do przodu. W miesięczniku niemieckim artykuł z roku 1933 stwierdza, że „kajaki mnożą się jak króliki i coś z tym trzeba zrobić”. Dziś u zachodnich sąsiadów jest ponad 1100 klubów kajakowych i ponad 100.000 członków, W Polsce w 1933r. powstał Polski Związek Kajakowy ale popularność kajaka jak można sądzić jest niewielka, choć jak donoszą specjalistyczne media w świecie sportu stanowimy potęgę. Ale jak się ma to w odniesieniu do turystyki uprawianej w kajakach? W roku 1956 jako uczestnik „II Spływu Wodami Polski do Granicy Pokoju” byłem 2804 na liście; w MSKnD w latach 80. póki jeszcze żył śp. Tadeusz Pilarski liczba uczestników przekraczała 2000 osób. Warto tu zauważyć, że w tej liczbie zasadniczą grupę stanowili turyści, dzisiaj proporcje są chyba inne.

Powstały inne priorytety, turysta ze swoim kajakiem został odsunięty na drugi plan, nie można się dziwić, że go trudno zauważyć ze sterówki statku czy też przez zwierzchności. Pojęcie „kajak” w Nowym Prawie Wodnym z 2003 r. jest nieznanne – mieści się jedynie w grupie „łodzi sportowo-turystycznych i innych

małych statków do 15 ton nośności” (art. 141 ust. 1).

Resort Min. Infrastruktury w Rozp. z 28 IV 2003. używa określenia „małe statki” natomiast w Obwieszczeniu z 09.11.04. w poz. 5.c. wymienia się kajaki przy określeniu wielkości opłaty za śluzowanie. Obwieszczenie w kategorii „małych statków” rozróżnia w wysokości opłat małe obiekty pływające do 15 ton oraz jako odrębną kategorię kajaki i łodzie wiosłowe, różnica w wysokości opłat za kajaki około 55% ceny za „małe obiekty pływające do 15 ton.”

Można dodać, że zgodnie z art. 151.ust. 1. Ustawy, stawki należności podlegają z dniem 1 stycznia każdego roku kalendarzowego podwyższeniu.

Kajak jednoosobowy waży średnio około 25 kg, dwuosobowy 35 kg. Nośność tych ostatnich do 200 kg. Liczba pasażerów „małych statków” do 20 osób. Proporcje 15 000 kg do maks. 200 kg, w liczbie osób 20 do maksymalnie 2. Co z tego wynika w praktyce można zilustrować obliczeniami dotyczącymi wielkości wyliczonych dla szczególnych uwarunkowań cechujących szlak wodny rzeki Odry na jej górnym odcinku od Wrocławia po Racibórz.

Porównanie dotyczy ilości śluzowań, przejść przez śluzy oraz związanych z tym wielkości kwoty obciążających 200 osób które alternatywnie przepłyną statkiem pasażerskim o takiej liczbie miejsc, oraz tych samych 200 osób które popłyną w kajakach. Wyniki ilustruje poniższa tabela:

| Przykład | km | Śluzowań | | Przejść | | Koszt w zł | | | |
|-------------------------------------|------|---------------|----------|------------|----------|------------|-----------|------------|----------|
| | | statek pasaż. | małe st. | st. pasaż. | małe st. | ogółem. | | na 1 osobę | |
| | | | | | | st. pasaż. | małe st. | st pasaż. | małe st. |
| Dookoła Wrocławia | 13,5 | 3 | 5 | 3 | 315 | 37,02 | 1.344,00 | 0,19 | 5,84 |
| Spacerowy Wrocław-„Bajkał” i powrót | 40 | 2 | 2 | 4 | 6 | 49,70 | 57,60 | 0,25 | 19,20 |
| Spływ Racibórz-Wrocław | 150 | 23 | 46 | 23 | 3.381 | 269,02 | 14.499,20 | 1,35 | 72,50 |

Przytoczone liczby w kolumnach 4 do 11 pozwalają twierdzić, że ten odcinek Odry jest z uwagi na opłaty za śluzowanie niedostępny dla uprawiania turystyki, choć Prawo Wodne w art.34. ust. 1. postanawia, że każdemu przysługuje prawo do korzystania z dróg wodnych.

Droga jest zamknięta spiętrzeniami, przejście umożliwiają wyłącznie śluzy. Nie ma bezpiecznych przejść drogą lądową, brak również alternatywnych przepławek umożliwiających spłynięcie kajakiem dodatkową ścieżką wodną. Takie rozwiązania są znane, ale nie

w kraju, choć we Wrocławiu można doszukać się śladów po takich urządzeniach.

Dzisiaj zaczyna rosnać zainteresowanie uprawianiem turystyki na wodzie. Wrocław zaczęły odwiedzać luksusowe statki zagraniczne. Ich cechą jest niemal całkowita niezależność pod względem zapasów paliwa czy też żywności. Stawiają natomiast duże wymagania odnośnie zagospodarowania rzeki. Pojawiają się łodzie motorowe czy też żaglowe. Znanych jest kilka spływów łodziami wiosłowymi organizowanymi przy udziale partnerów z Niemiec .

Rośnie liczba spływów i uczestników w spływach kajakowych. Ważną stała się sprawa uregulowań prawnych, właściwego oznakowania szlaków wodnych uwzględniających potrzeby turystów. Specyfiką kajakarstwa są niewielkie wymagania stawiane co do warunków wyposażenia biwaków, przystani oraz punktów zaopatrzenia w żywność. Odcinki pomiędzy poszczególnymi przystaniami określa szybkość płynięcia kajakiem i czas jaki można przyjąć jako typowy dla wiosłowania przez przeciętnego turystę. Szybkość średnio 5 km/h, czas wiosłowania przy tej szybkości 6 godzin. Stąd średnie odległości 30 km/dzień limitują gęstość przystani. Sama przystań najlepsza dla kajaka to łagodne zejście do wody o piaszczystym dnie. Jeżeli pomost to pływający, wzniesiony nad zwierciadło wody równo z wysokością burty kajaka (ok. 15 cm). Dobijanie do brzegu czy też wyjście na szlak najlepsze gdy kajak "siedzi" na piaszczystym dnie, nie przechyla się i znajduje się w stałej równowadze; przy pomostach kajak z uwagi na swoją budowę i kształt dna nakazuje ostrożność ale dla wprawionych nie stanowi

problemu. Przystanie dla innych jednostek pływających mają pomosty których poziom nad wodą, równy ich burtom, jako wyższy jest nawet niebezpieczny tak jak zbyt wysokie pionowe nabrzeże, również betonowe skośne, gdy jego cześć podwodna zarośnięta glonami i jest śliska.

Stworzenie optymalnych warunków dla turystyki kajakowej jest wielką szansą dla mieszkańców przybrzeżnych miast i osiedli z uwagi na to, że kajak może płynąć nie tylko po rzekach żeglownych, lecz również niewielkich ciekach wodnych, przez małą swoją nośność powoduje konieczność częstszych zakupów, może korzystać z innych świadczeń przynosząc finansowe korzyści. Zwrócenie uwagi na przytoczone aspekty daje nadzieję na wzrost popularności tego rodzaju działalności gospodarczej.

Posiadanie własnego kajaka jest możliwe dla każdego który ma na to ochotę. Stosunkowo niewielki koszt, zajmuje niewiele miejsca, waży też niedużo. We wersji składanej zmieści się w każdym mieszkaniu. Aktualnie wykonywany z tworzyw sztucznych, nie ma dużych wymagań dla pielęgnacji i co oczywiste odporny na wilgoć (w wersji „składaka” jest jednak konieczność starannego wysuszenia poszczególnych elementów po zakończeniu spływu i złożeniu na przechowanie). Ważnym elementem popularyzacji turystyki kajakowej jest właściwie przeprowadzona akcja promocyjna. Nie może się odbyć bez uwzględnienia elementów fachowo przeprowadzonego instruktażu. Trzeba być świadomym jak należy zachować się na wodzie.

Krzysztof Białobłocki

Przeminęło z wielką falą odrzańską...

Kapitan Kocikowski

Postać kapitana Antoniego Kocikowskiego już wcześniej obrosła legendą i różnego typu opowieściami. Fama głosiła, że posiadał nieudokumentowane wykształcenie podstawowe. Ale wiadomo powszechnie, że fama jest głupia i nie wie co mówi. Przez wiele lat zajmował stanowisko głównego nawigatora Żeglugi na Odrze.

Podobno niektórzy ministrowie zwracali się do niego „panie Antoni” lub „panie Kocikowski”, a on im walił prosto na „ty”.

Uczestniczył we wszystkich odbiorach statków, nabrzeży, urządzeń portowych i różnych innych obiektów. Wiele zleceń na opracowania projektowe i studialne było opiniowane przez niego. Dla

tego też był często recenzentem, opiniodawcą i przewodniczącym komisji odbiorczej. Byłem świadkiem, gdy wręczał opasły tom jakiegoś opracowania młodemu inżynierowi mówiąc: „Weź to inżynierze. Całość już przeczytałem, a ty sobie poczytaj te wszystkie tam całki”.

Najsłynniejszy jednak był jego dialog telefoniczny z pewnym kapitanem. „Panie Kocikowski, utopił mi się bosman”. Odpowiedź była natychmiastowa: „Dobrze, Matuszewski z obsad przyśle ci drugiego”.

Przebieg taki miał miejsce, gdyż sływał on krótkich wypowiedzi, a to „dobrze” świadczyło o potwierdzeniu przyjęcia meldunku do wiadomości. Ale jak to brzmiało!

Przedstawiając tych kilka zdań o kapitanie Kocikowskim należy z przypomnieć jeden z historycznych epizodów jego życia, który powinien zainteresować nasze Bractwo. Kocikowski był kie-rownikiem pierwszego konwoju holowników parowych wybudowanych w Holandii i sprowadzanych do Polski. Holowniki te używały nazwę „holendrów”. Z tego powodu na naszym holendrze H/P Nadbór powinniśmy kpt. Antoniego Kocikowskiego wpisać na listę honorowych członków Bractwa Mokrego Pokładu.

Był również pilotem pierwszego rejsu statków Żegluga na Odrze na zachód... właśnie do Holandii.

Nigdy nie słyszałem jego długich opowieści. Tylko jeden raz dane mi było wsłuchiwać się w opowieść, gdy naszyły go wspomnienia. Dokonywaliśmy właśnie komisyjnego przeglądu nocnego oznakowania nawigacyjnego drogi wodnej. Na niebie ledwie zarysowały się pierwsze

zorze, gdy dopływaliśmy do Głogowa. Zmęczeni nieprzespaną nocą siedzieliśmy na pokładzie statku inspekcyjnego, a papierosy zostawiały twarde niesmak na języku. Nagle Kocikowski zaczął mówić powoli, jakby do siebie. W czasie wojny został wcielony do pracy na statkach niemieckiego armatora. Holownik parowy na którym pływał kotwiczył na Łabie w odległości około 20 km od Drezna, kiedy rozpoczął się aliancki nalot na to miasto. Mówił tak obrazowo, że wpatrzeni w lunę światła nad Głogowem czuliśmy, jakbyśmy właśnie byli tam z nim. Słyszeliśmy ten nieustanny huk bomb, widzieliśmy – jak on to powiedział – „jeden ogień w niebo nad miastem”. Statek cumował przy nabrzeżu, a myśmy siedzieli zamyśleni, nieświadomi, że opowieść już się skończyła.

Następcą Kocikowskiego został Witek Samuel. Złośliwi szeptali, że został upatrzony ze względu na swój wzrost. Bardzo szybko zaczęto nazywać go „syn wodowskazu i Miedoni”, złośliwi przekształcali „syn wódowskaza i Mioduni”. Mówiono, że Kocikowski niedowierzał komunikatom o głębokościach tranzytowych na szlaku żeglownym podawanym przez administrację drogi wodnej. Podobno mawiał: „Co ten Kosicki podaje? Witek, przejdź się po Odrze. Jak będzie woda po pachy, ładujemy na 140 cm”.

Przedstawione zostało tu tylko kilka epizodów z życia kapitana Antoniego Kocikowskiego. Był dobrym opiekunem przyszłych kapitanów i przyjaznym dla wszystkich. Mam nadzieję, że koledzy dopowiedzą więcej szczegółów.

myk

PODZIĘKOWANIE

Już trzeci rok oddajemy do rąk czytelników Biuletyn „Prosto z pokładu”, obecnie numer 28. Dlatego chcemy przypomnieć, że drukowany on jest w Drukarni Oficyny Wydawniczej Politechniki Wrocławskiej. Nim Biuletyn trafi do rąk czytelników, teksty i ilustracje są przetwarzane przez redaktora technicznego Pana Marka Battka. Dzięki życzliwości Pani Kierownik Produkcji Barbary Chojnackiej, pomimo częstych naszych opóźnień, Biuletyn jest drukowany na czas. Zaangażowanie i wyrozumiałość tych osób, także wszystkich pracowników drukarni powoduje, że na comiesięcznym spotkaniu Bractwa Mokrego Pokładu otrzymujemy kolejny numer Biuletynu.

Redakcja i całe Bractwo składa Im serdeczne podziękowanie.

**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 nadbor@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. – Stocznice Wrocław i Malczyce**