

# 80 lat mineło...

*Ta ostatnia niedziela...*

# WODNIAK

## BYDGOSKI

Bydgoszcz, wrzesień 2019

ISSN 2353-706X

Numer 3 (357)

Było to 80 lat temu – 1 września 1939 roku wybuchła II wojna światowa – Niemcy napadły na Polskę. Mam to szczęście, że urodziłam się po wojnie. Cały czas – lata szkolne, lata młodości – często mówiono nam o wybuchu wojny, jej przebiegu i o tym jakie zło każda wojna ze sobą niesie.

Rośnie już trzecie pokolenie Polaków, które nie zaznało tego nieszczęścia. Nie chcemy do tego wracać, patrzymy w przyszłość, nie chcemy aby nam o tym przypominano. Jednak wiemy, że każda rodzina ma z tego okresu ciężkie, trudne przeżycia.

Jak dotąd data 1 IX 1939 roku – to taka magiczna data. Mimo woli, szczególnie osobom starszym przychodzi na myśl tamte dni.

Niedawno wpadła mi w ręce gazeta sprzed kilku lat. Autor artykułu *Ta ostatnia niedziela...* opisuje ostatnie dni sierpnia przed wybuchem wojny światowej w Bydgoszczy.

Sierpień 1939 roku był bardzo ciepły, ludzie niby zachowywali się normalnie, ale czuć było w powietrzu jakąś dziwną atmosferę (tak wspominają ci, którzy ten okres pamiętają). Ktoś komuś coś powiedział, ktoś inny zauważył, że kopią rowy, wojsko ma częste ćwicze-

nia, jeszcze ktoś inny, że chyba wojna się szykuje.

A życie biegło dalej.

W Bydgoszczy, tak jak w całym kraju trwały przygotowania „na wszelki wypadek”.

Ludzie wierzyli, że do wojny nie dojdzie, a jeżeli, to ona szybko się skończy... Bo pomogą zachodni alianci.

O tym, że może nastąpić agresja ze wschodu jakoś nie myślano. Wszyscy zachowywali się normalnie, pracowali, robili zakupy, interesowali się tym, że 28 sierpnia czyli od poniedziałku mają wejść w życie nowe banknoty 2, 5 i 10 złotych.

Od kilku miesięcy brakowało monet, które ludzie chowali na czarną godzinę.

Na Kanale Bydgoskim ruch był mniejszy niż zwykle. Od kilku dni nie pływały szkuty i niemieckie barki, które wcześniej pojawiały się regularnie, płynąc w rejsach z Prus Wschodnich do Berlina.

Ministerstwo Oświaty zapowiedziało, że rozpoczęcie roku szkolnego nie nastąpi jak wcześniej zapowiedziano 4 września lecz kilka dni później.

Dzieci cieszyły się z przedłużonych wakacji.

W sobotę 26 sierpnia kina i teatry były przepełnione.

Młodzież harcerska zamiast wyjechać na wypoczynek sobotnio-niedzielny zgłosiła się z łopatami na zbiórki i cały dzień kopano rowy wokół Bydgoszczy.

Nadeszła niedziela – ta ostanía niedziela... 27 sierpnia 1939 roku.

Wielu bydgoszczan wcześniej wstało, dzień zapowiadał się bardzo ciepły. W kościołach odprawiano msze święte już o godz. 5.30, aby chętni do kopania rowów mogli wcześniej udać się do pracy.

Wznoszono modlitwy o ojczyznę i błogosławieństwo dla żołnierzy.

Lloyd Bydgoski w swojej siedzibie przy Rybim Rynku wywiesił informację, że odwołuje wszystkie rejsy do Brdyjścia aż do końca sezonu.

W południe do Bydgoszczy z Torunia przybył wojewoda pomorski Władysław Raczkiewicz, który objechał miasto w towarzystwie starosty Juliana Suskiego i prezydenta miasta Leona Barciszewskiego. Stwierdził: „Bydgoszcz jest na wszystko przygotowana”.

Nadszedł 1 września.

Jak było później pamiętamy z opowiadań...

## Odszedł na wieczną wachtę

KRISTYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

20 sierpnia 2019 roku zmarł kapitan żeglugi śródlądowej **Edmund Matowski**, były długoletni pracownik *Żegluga Bydgoskiej*. Był również członkiem Związku Właścicieli i Spadkobierców Statków Żegluga Śródlądowej.

Ukochał swoją pracę, pływał po wodach całej Polski i Europy Zachodniej na barce motorowej. Pamiętał pierwsze rejsy barek motorowych *Żegluga Bydgoskiej* na Zachód.

Często wspominał lata okupacji płynąc na niemieckiej barce, a następnie udział w walkach II Korpusu Polskiej Armii pod dowództwem gen. Władysława Andersa.

Był człowiekiem pogodnym, życzliwym, uśmiechniętym. Po przejściu na emeryturę pracował jako kapitan statku wycieczkowego „Rusałka” w Kruszewicy.

I jeszcze kilka lat temu pokonywał trasy po krajach swoim „maluchem”, a nawet jak mówił: „Byłem też tym maluchem u córki, która mieszka w Niemczech”.

W pamięci pozostanie nam wszystkim, spotykającym się w czwarte czwartki miesiąca rodzinom szyperskim. Ostatnie z nim spotkanie miało miejsce 27 czerwca 2019 roku.

Edmund Matowski udał się na wieczną wachtę.

*Cześć Jego Pamięci!*



# Żegluga po wybudowaniu Kanału Bydgoskiego

Bydgoszcz od zawsze związana jest z wodą. W XVII w. była uważana za jedno z najruchliwszych miast w Polsce, biorąc pod uwagę handel. Działał tutaj prężnie nie tylko transport lądowy, ale także bardzo dobrze rozwinęła się żegluga i spław rzeczny. Niestety, w latach 20. XVII wieku miasto nad Brdą napotkało na swojej drodze trudności w rozwoju. Trudności te były związane bezpośrednio z wojną o ujście Wisły. Także najazdy szwedzkie oraz liczne epidemie oraz powodzie przyczyniły się do znacznego zmniejszenia znaczenia miasta. Stan ten trwał prawie sto lat<sup>1</sup>. Dopiero w II poł. XVIII w. Bydgoszcz powoli zaczęła podnosić się i odbudowywać swoją potęgę po wojnach i klęskach, jakie napotkały ją w poprzednim stuleciu.

Rzeczony miasto na Brdą zbiegł się w czasie z pierwszym rozbiorem Polski (1772 r.), w wyniku którego Bydgoszcz znalazła się pod zaborem pruskim. Zaznaczyć jednak należy, że Pruski zaborca przyczynił się bezpośrednio do rozwoju miasta, a w szczególności do powstania nowej drogi wodnej i usprawnienia żeglugi śródlądowej. Jeszcze przed zajęciem w 1772 r. tych terenów Fryderyk II Hohenzollern interesował się tymi obszarami. Chciał on bowiem wybudować tutaj drogę wodną, która miała połączyć dorzecze Wisły i Odry. Już we wrześniu 1772 r. udało się władzom pruskim wykupić wszystkie ziemie pod budowę kanału, jednak oddelegowany do prac Breckenhoff<sup>2</sup> nie mógł przystąpić do nich od razu, ponieważ nie posiadał wystarczającej liczby robotników. Bydgoszcz w tym czasie była małym miasteczkiem, a tereny ją okalające były prawie w ogóle niezamieszkałe. Trzeba więc było sprowadzić na te tereny robotników. Ostatecznie prace rozpoczęto dopiero wiosną 1773 r. Nadzorował je Wilhelm Dornstein<sup>3</sup>. Plan zakładał powstanie nowej drogi wodnej o długości 23 km 77 metrów<sup>4</sup>. W ciągu roku od rozpoczęcia prac powstało 10 śluz drewnianych oraz nieco uległa zmianie długość budowanego odcinka. Droga została wydłużona do 26 km 77 metrów. Prace nie trwały długo. Próba uruchomienia kanału nastąpiła na początku czerwca 1774 r., jednak nie zakończyła się powodzeniem z powodu poniesienia się dna na odcinku prawie 8 km<sup>5</sup>. W związku z nieprzewidywanym wcześniej problemem ruch na kanale uruchomiono ostatecznie 14 września 1774 r.<sup>6</sup> Po otwarciu nowej drogi wodnej Dornstein w dalszym ciągu nadzorował wykonywane na niej prace oraz zlecał nowe (m. in. zlecił on poprawienie konstrukcji śluz). W 1775 r. Fryderyk II Hohenzollern uznał inwestycję za zakończoną<sup>7</sup>. Od uruchomienia Kanału Bydgoskiego żegluga trwała na nim z niewielkimi przerwami, bez większych utrudnień. Pomimo niekiedy złego stanu technicznego nowo wybudowanej drogi wodnej, przyczyniła się ona do odrodzenia pozycji miasta w handlu i spławie rzeczonym.

W pierwszych latach po otwarciu Kanału Bydgoskiego, był on wykorzystywany głównie przez łodzie: tratwy były już na nim rzadszym widokiem. Ruch jednostek w okresie od 1776 r. do 1790 r. obrazuje tabela 1.

Tabela 1. Liczba łodzi i tratw w latach 1776-1790 (z wyłączeniem 1781 i 1782) na śluzie Bydgoskiej (opracowanie własne na podstawie: W. Winid, *Kanał Bydgoski*)

ROK	Liczba łodzi	Liczba tratw (tratwa=tafla)
1776	245	179
1777	710	286
1778	679	163
1779	251	218
1780	983	241
1783	801	455
1784	954	508

1785	1289	554
1786	1319	547
1787	629	280
1788	439	217
1789	732	238
1790	512	235
RAZEM	9543	4121

Powyższe zestawienie pokazuje, że zarówno liczba łodzi, jak i tratw była zróżnicowana w poszczególnych latach. Niestety dla przytoczonego okresu nie zachowały się bardziej szczegółowe dane. Należy także pamiętać, że wspomniane różnice w ilości zarejestrowanych łodzi lub tratw na śluzie mogły zależeć od różnych czynników, tj. długość sezonu żeglugowego, aktualna sytuacja polityczna oraz stan drogi wodnej. Ostatni z wymienionych czynników był bardzo ważny, ponieważ od uznania przez Fryderyka II zakończenia prac zaprzestano także finansowania tej inwestycji i w związku z tym Kanał Bydgoski podupadł. Lata 1775-1792 to okres dużego zaniedbania tej drogi wodnej<sup>8</sup>. Kanał w tym okresie wymagał robót, na które ciągle brakowało pieniędzy. Śluz były bardzo często niesprawne. Kanał zasilający niósł spore ilości piasku co powodowało powstawanie mielizn nie tylko przy śluzach ale także na odcinkach Kanału Bydgoskiego. Torfiaste dno cały czas się podnosiło i porastało zielskiem. Droga ta była niszczone nie tylko przez piasek. Szkody robili także flisacy i koloniści, którzy wyrwali z brzegów faszynę a także używali kanału do pojenia koni i bydła<sup>9</sup>. Kanał zamiast wypełniać się wodą, wypełniał się ziemią i roślinami. W 1782 r. żegluga była możliwa tylko na niewielkich odcinkach<sup>10</sup>. Na utrudnienia w żegludze i ogólny zły stan drogi wodnej skarżył się np. w 1786 r. Jan Gabriel Opperman, jeden z bydgoskich kupców. We wrześniu owego roku poprosił on władze pruskie o zapomogę, ponieważ z powodu złego stanu kanału miał on o wiele niższy dochód w Bydgoszczy, niż w innych miastach, gdzie prowadził interesy<sup>11</sup>. Jednak dopiero w 1788 r. rząd Prus przeznaczył na utrzymanie kanału niewielką sumę pieniędzy (8 388 talarów rocznie). Suma ta wystarczyła jedynie na oczyszczenie drogi wodnej z piasku i zielska. Tego samego roku rozleciała się śluza bydgoska. Wówczas rząd przyznał fundusze na jej odbudowę. Do prac przystąpiono od razu. Remont ten spowodował całkowite zatrzymanie ruchu na Kanale. Śluzę odbudowywano przez dwa lata (1789-1790) z trwałego materiału. Nie przyniosło to jednak dobrego rezultatu, ponieważ śluza tuż po wybudowaniu rozpadła się z powodu ilastego gruntu i obfitych źródeł. Tak cała kwota przeznaczona na budowę czyli 69 957 talarów „poszła w błoto”<sup>12</sup>. Śluzę tę odbudowano ponownie w latach 1791-1792 z drewna. Innych śluz nie naprawiano pomimo bardzo złego stanu technicznego. Pomimo skarg i doraźnych remontów dopiero w 1792 r., gdy nie udało się przetransportować zboża na zachód dla wojska, zwrócono uwagę na istniejące problemy na Kanale Bydgoskim, w związku z czym na początku XIX w. została przeprowadzona gruntowna przebudowa Kanału pod okiem Ernsta Conrada Petersona<sup>13</sup>. Sporządził on dokładny projekt, który zakładał wybudowanie w miejscach istniejących śluz drewnianych, nowe masywne upusty z cegły palonej i piaskowca. Konstrukcje takie były pierwszymi w Europie. Poza przebudowę śluz Peterson pogłębił Kanał, wyrównał spadki, umocnił brzegi oraz założył planty po obu stronach Kanału Bydgoskiego. Sprowadził także ok. 40 rodzin z Niemiec. Osiedlił je pomiędzy VI a IX śluzą. Każdej przyznał 3 morgi magdeburskie ziemi<sup>14</sup>. Rodziny te miały za zadanie zago-

1 T. Izajasz, *Żegluga w Bydgoszczy. Rejs w przeszłość*, Bydgoszcz 2015, s. 10.

2 Franz Baltazar Schönberg von Brenckenhoff – budowniczy Kanału Bydgoskiego, szef dystryktu nadnoteckiego.

3 T. Izajasz, *Kanał Bydgoski 240 lat historii*, Bydgoszcz 2014, s. 27.

4 W. Winid, *Kanał Bydgoskich*, Warszawa 1928, s. 92.

5 Ibidem, s. 47.

6 Ibidem, s. 92.

7 Ibidem, s. 47.

8 T. Izajasz, *Kanał Bydgoski 240 lat historii*, s. 28.

9 W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 48.

10 Ibidem, s. 48-49.

11 F. Mincer, op. cit., s. 352-353.

12 W. Winid, op. cit., s. 48.

13 Ernst Conrad Peterson – inspektor Kanału Bydgoskiego, przeprowadził modernizację kanału na początku XIX wieku.

14 1 morga pruska mała (zwana też morgą magdeburską) = 0,2553 ha



spodarować brzegi Kanału, posadzić drzewa i raz w roku czyścić swoją część. Za tę ostatnią czynność płacono im osobno. Osadnicy poza tym zajmowali się holowaniem jednostek pomiędzy IV a IX służą. Podczas prac wykonywanych przez Petersona powstał także most między II a III służą (później nazywany mostem Władysława IV). Początkowo był on drewniany dopiero po 1841 zmieniono jego konstrukcję na murowaną<sup>15</sup>. Przebudowa trwała do 1801 r. Równoległe z remontem Kanału w mieście zaczęły powstawać budynki związane z żeglugą, głównie spichlerze. Budowano je głównie na prawym brzegu Brdy. Rozwój żeglugi w I poł. XIX w. obrazuje tabela 2.

Tabela 2. Średnia ilość łodzi na służbie Bydgoskiej w latach 1818-1872 (opracowanie własne na podstawie: W. Winid, *Kanał Bydgoski*)

	łódzie (średnia ilość roczna)	tratwy* (średnia ilość roczna) *10 sztuk drewna = 1 tratwa
1818/22	998,2	800,4
1823/27	1131,6	1260
1828/32	1236,8	1374,6
1833/37	1342,6	1667,5
1838/42	1485,6	2995,8
1843/47	2263,4	7041,4
1848/52	2600	5659,6
1853/57	3003,8	11660,8
1858/62	3821	11754,4
1863/67	3512,4	23812
1868/72	3602	30628

Z danych jakie posiadamy z tego okresu niewiele wiemy o samych towarach przewożonych na Brdzie i Kanale Bydgoskim. Wiadomo, że w tym czasie szczególną rolę odgrywał handel zbożem<sup>16</sup>. Poza tym spławiano na pewno deski, kloce oraz belki. Na łodziach transportowano zróżnicowane towary, co pokazują dane zamieszczone w tabeli 3, jednak zaznaczyć należy, że są to dane tylko z roku 1849, więc rodzaje przewożonych rzeczy mogły się nieco różnić w danych okresach.

Tabela 3. Rodzaje towarów na łodziach bydgoskich w 1849 roku (opracowanie własne na podstawie: W. Winid, *Kanał Bydgoski*)

RODZAJ	ILOŚĆ ŁODZI
zboże i rośliny strączkowe	170
rośliny olejowe	124
melasa i spirytus	49
drzewa użytkowe i deski	40
drzewa opałowe, torf i węgiel	114
kora dębowa	36
cement, łupek, glina i piasek	13
gips nawozowy	74
szkło, okruchy szklane i naczynia gliniane	25
żelazo i blachy	58
maszyny	30
kości, gałganów, siana i słomy	18
artykuły wojskowe, proch i siarka	14
zbiorowe transporty	459

Należy zaznaczyć także, że od momentu wybudowania Kanału Bydgoskiego towary z, jak i do Bydgoszczy trafiały zarówno ze wschodu, jak i zachodu. Jak podaje Aleksander T. Nayda: *Na kierunku zachodni z całości ruchu statków i tratw na kanale przypadło blisko 90 procent, a wg grup towarowych dominowało drzewo aż 93 procent*<sup>17</sup>. Pomimo tak mocno rozwiniętego spławu drewna Kanalem Bydgoskim przemysł drzewny reprezentowany był tylko przez tartak o napędzie wodnym znajdujący się w Młynach Bydgoskich oraz zakład meblarski Hagego<sup>18</sup>. Dopiero od poł. XIX w. następuje w Bydgoszczy znaczący rozkwit tej gałęzi przemysłu.

15 T. Izajasz, *Bydgoska Scylla i Charybda. Unikatowa służa trapezowa*, Bydgoszcz 2013, s. 23.

16 *Historia Bydgoszczy. Tom I...*, s. 473.

17 A.T. Nayda, *Z dziejów portów bydgoskich* [w:] „Promocje Kujawsko-Pomorskie”, nr 7-12, 2007, s. 4.

18 *Historia Bydgoszczy. Tom I...*, s. 472.

BRONISŁAW DRACZYŃSKI

# Pożeglujmy razem

Człowiek czym starszy, tym więcej widzi wokół siebie pięknych miejsc – niewykorzystanych, pominiętych, wręcz zlekceważonych. Dla człowieka związanego pięćdziesiąt lat z wodą, zwanego *łodziarzem* – jest to woda i wszystko co z nią związane. Rzekę Brdę mamy najczystsza na nizinach, nowe gatunki zwierząt i ryb. A jednak brakuje wizji zagospodarowania terenów nad tą wodą.

Każdy, kto przed wyborami chce pozyskać elektorat snuje wizje do momentu aż osiągnie cel. Wtedy opuszcza go entuzjazm i życie samo toczy się dalej. Ile nieprzemyślanych decyzji wydano. Przecież akwen, ten został ze służą przy ul. Bronikowskiego powinien być wykorzystany jako kanał miejscami do cumowania jachtów i łodzi motorowych. Konieczne jest doprowadzenie energii elektrycznej (odpłatnej) i wody (odpłatnej). Gdy zmodyfikuje się nabrzeża i wystawi *wachty*, pomosty to mamy chroniony port na kilkanaście jednostek.

Wejście przez służę wymaga z kolei uszczelnienia bram.

Konieczne trzeba rozbudzić w bydgoszczanach pewność, że gdy się zorganizują – myśląc przyszłościowo – to mogą na wodach w mieście stworzyć sieć małych portów, niekoniecznie z marinami. Są bowiem ludzie, którzy mają możliwości finansowe, posiadają lub mają zamiar kupić małe jednostki. Muszą jednak się zorganizować. Trzeba też zapewnić stałą głębokość na rzece Brdzie i kanałach wokół miasta.

My, żeglugowcy, możemy spędzać wieczory na stanicach podczas wspólnego biesiadowania i podśpiewywania żeglarskich piosenek. My, bydgoszczanie i nasi krajanie posiadacze łodzi, stwórzmy stowarzyszenie wodniackie dla naszego okręgu. Stwórzmy rejon otoczony małymi porcikami wewnątrz Bydgoszczy i na obrzeżach, tak jak jest – to za granicą w Holandii, Niemczech i innych krajach Europy.

Gdyby powstało stowarzyszenie ludzi przedsiębiorczych, to można by było pozyskać dofinansowanie unijne. Pragnieniem moim jest, by ten artykuł rozbudził w was marzenia obecnych i przyszłych wodniaków. Oby nas było jak najwięcej!

Proszę o kontakt z redakcją „Wodniaka Bydgoskiego”.





# „GENITIV”

W 1873 roku doskonały fachowiec Gdańszczanin, żeglarz z krwi i kości, Otto Liedke, sprowadzając do Bydgoszczy swój pierwszy nowo zbudowany parowiec towarowy „NEPTUN”, inicjuje powstanie nowego przedsiębiorstwa żeglugowego. Liedke poprzez zakup kolejnych jednostek sukcesywnie rozwijał swą firmę, która niebawem stała się największą i najbardziej znaczącą w Bydgoszczy.

W okresie prosperity w skład floty Liedkiego, oprócz wspomnianego „NEPTUNA”, wchodziły: „FLINK”, „SIRENE”, „MONTWY”, „BROMBERG”, oraz dwa holowniki, których nazw nie udało się ustalić. Listę zamykał maleńki holownik parowy „ELSTER”.

Jednocześnie na uwagę zasługuje fakt, że wszystkie statki Liedkiego, poza holownikiem „FLINK”, były „fabrycznie nowe” i były budowane na zamówienie armatora.

W tym miejscu należy dodać, że Otto Liedke był również inwestorem i zlecenio-

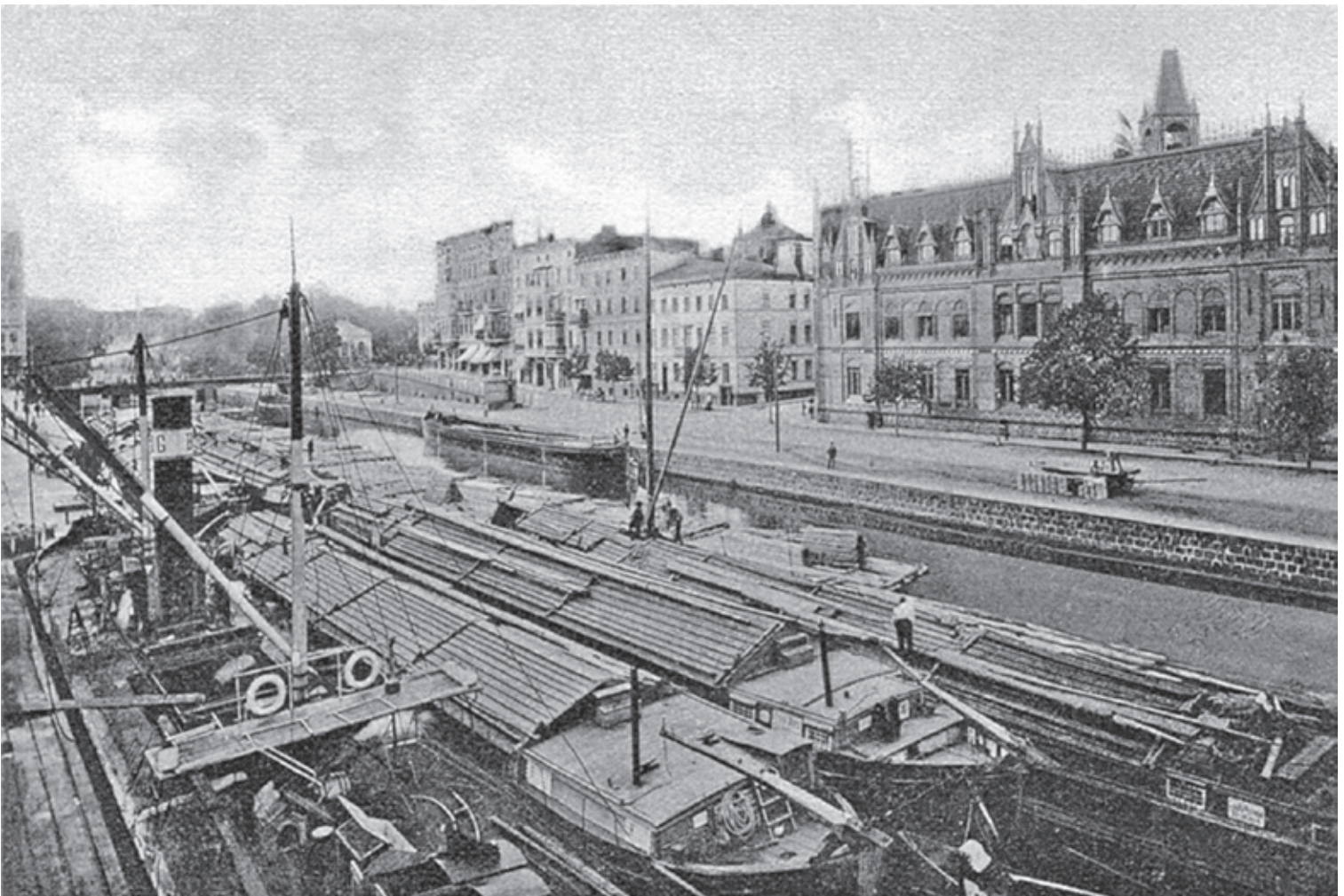
dawcą budowy budynku administracyjno-mieszkalnego, którą realizowano w latach 1885/86. Reprezentacyjny pałacyk zbudowany w stylu manieryzmu neoneerlandzkiego powstał przy ul. Schlosstraße (obecnie Grodzka 17). Obecnie pięknie odrestaurowany Pałacyk Lloyda Bydgoskiego jest nieodłącznym elementem nadrzecznego krajobrazu śródmiejskiej Brdy.

W 1898 roku zapewne zachęcony odniesionym sukcesem z nieco uszczuploną już flotą Liedke zawiązuje spółkę o nazwie Bromberger Dampfschiffgesellschaft. Parowce „NEPTUN”, „MONTWY”, „BROMBERG” i „ELSTER” stanowiły wówczas wkład własny i trzon nowopowstałej spółki. W celu zwiększenia zdolności przewozowej zarząd firmy jeszcze w tym samym roku zleca stoczni Danziger Schiffswerft und Maschinenbau-Ansalt Johansen&Co Danzing, budowę pierwszego i zarazem jedynego zbudowanego dla BDG parowca z napędem tylnokołowym NR. BUD 106. Z powierzonych

zadań gdańscy stoczniovcy wywiązali się bardzo sprawnie, ponieważ już 1 października 1898 roku nowo zbudowany parowiec nazwany „GENITIV” po raz pierwszy zawinął do swego macierzystego portu w Bydgoszczy.

Zakwalifikowany jako jednostka holowniczo-towarowa pływał w relacji Danzig-Bromberg, [Gdańsk-Bydgoszcz]. Okazała sylweta oraz wymiary: długość 47,0, szerokość 6,9, wysokość w burtach 2,1 metra, pozwalały zakwalifikować parowca do grupy statków uznawanych wówczas na śródlądziu jako jednostki duże. Zanurzenie przy wyporności 150 ton, oscylowało w granicach od 0,95 m do 1,14 m.

Natomiast osiągi, jakie za przyczyną swej 250-konnej 2-cylindrowej maszyny parowej podwójnego rozprężania uzyskiwał, pozwalały określić go mianem jednego z najsilniejszych wiślanych holowników towarowych, który przewożąc 150 ton ładunku własnego, doskonale radził sobie z 6 barkami na holu, po 200 ton każda.



„GENITIV” w pobliżu „Pałacyku Lloyda” podczas załadunku towaru jeszcze w barwach B.D.G.





Wyslipowany „GENITIV” podczas remontu w stoczni B.S.A.G. Karlsdorf (Kapuściska Małe).



Stocznia i Fabryka Maszyn w Kapuściskach Małych. Na pierwszym planie manewrujący w basenie stoczniowym „GENITIV” już w barwach B.S.A.G., o czym świadczy widoczny na opasce kominowej znak armatorski BSA. Przy barce cumuje jednośrubowy parowiec towarowy rzeczno-zalewowy „MONTWY”. W tle z dymiącym kominem towarowo-holowniczy „BROMBERG” przemianowany na „BYDGOSZCZ”. Na pochylni prawdopodobnie jeszcze podczas budowy, o czym świadczą jasno malowane burty, holownik „CONRAD” późniejszy „NURZEC”. Stanowisko wyżej „remontuje się” łańcuchowiec „BORUSSIA”. Fotografię wykonano około 1901/2 roku.



Barka bez własnego napędu „BRDA”, ex holownik parowy „SKARGA”, ex „GENITIV”. Przy burcie cumuje jednośrubowy holownik parowy „MARS” którego armatorem było „Przedsiębiorstwo Żegluga, spław i spedycja drzewa Filip Opperman Bydgoszcz”. Po wojnie pływał Szczecinie jako „REJTAN”.

W 1906 roku na skutek przejścia Bromberger Dampfschiffgesellschaft przez Bromberger Schleppschiffahrt Aktiengesellschaft, „GENITIV” wraz z 4 pozostałymi parowcami zmienia armatora.

W 1915 roku pozostając przy swej nazwie trafia do Weichselschautzflottille, następnie do Feldeisenbahnchef des Großen Generalstabs FECH (Oddział Żegluga Polowego Dowództwa Kolei Żelaznych Wielkiego Sztabu Generlnago).

Zdobyty w listopadzie 1918 przez 16 Pułk Wojska Polskiego, po upaństwowieniu zostaje przejęty przez Sekcję Eksploatacji Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji, a w 1919 roku przez Ministerstwo Robót Publicznych. Przez kolejne kilka miesięcy przed przekazaniem Lloydowi Bydgoskiemu, przemianowany na „SKARGA” pełnił służbę w Polskiej Żegludzie Państwowej w Warszawie.

Do swego dawnego macierzystego portu w Bydgoszczy powraca w 1922 roku. Jednak ze względu na poważną awarię maszyny parowej, która nastąpiła w 1924 roku oraz na bardzo zły stan techniczny, w jakim statek zwrócono, w 1925 roku Lloyd Bydgoski podejmuje decyzję o przebudowie stosunkowo młodego, bo zaledwie 27 letniego parowca na barkę bez własnego napędu (węglarkę) o nośności 323 ton.

W sporządzonym w 1923 roku protokole zdawczo-odbiorczym dotyczącym przekazania Lloydowi Bydgoskiemu statku „SKARGA” stwierdzono: pęknięcia kotła parowego, złe ustawienie kozła holowniczego (przy zastosowaniu przygniółby pokładu), oraz liczne pęknięcia i wybrzuszenia pokładu.

Moc maszyny parowej oceniono wówczas na 200 KM. Oczywiście z powodu niewłaściwej eksploatacji skutkującej utratą holownika, Lloyd Bydgoski otrzymał należne mu odszkodowanie.

W okresie międzywojennym, ex parowiec noszący odtąd nazwę „BRDA” nadal pływał w barwach Lloyda Bydgoskiego, następnie jako „GERHILDE” został przejęty przez reaktywowaną po wybuchu II wojny światowej firmę Bromberger Schleppschiffahrt Asktiengesellschaft.

W 1945 roku cumującą w Bydgoszczy barkę przejęła Armia Czerwona. W sporządzonym wówczas wykazie „Tabor bez własnego napędu (barki metalowe, kombinowane i drewniane) jako wojenna zdobycz Czerwonej Armii, dawniej należące do właścicieli polskich oddanych Rzeczypospolitej Polskiej w/g aktów personalnych”, na pozycji 119 umieszczono upaństwowioną i przekazaną do remontu barkę „BRDA”, którą po reaktywacji Lloyda Bydgoskiego w 1947 roku oddano właścicielowi.

Są to niestety ostatnie informacje dotyczące ex parowca „SKARGA” ex „GENITIV”, jakie udało się uzyskać.



KRYSTYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

## Cykliczne spotkania rodzin szyperskich...

23 maja 2019 roku. Na kolejnym spotkaniu było tylko około 20 osób. Jak przypuszczam, aura ma duży wpływ – te upały nie sprzyjały osobom starszym. Cieszy jednak fakt, że coraz to nowe osoby pojawiają się na naszych spotkaniach.

Spotkanie 27 czerwca miało zgoła inny charakter. przygotowano niespodziankę. Nawet dzień ze swym lekkim ochłodzeniem po fali upałów był nam przyjazny.

W centrum miasta rozbrzmiewała muzyka, ponieważ odbywał się Międzynarodowy Festiwal Taneczno-Muzyczny BIM, czyli *Bydgoskie Impresje Muzyczne*.

Na barce *Lemara* witało nas od progu kierownictwo MCK. Na pokładzie barki – przybrany stoliczek, krzesła, aparatura muzyczna, a we wnętrzu barki – zastawiony stół a na nim: ciasto, kompot, herbata, a do ciasta – tak jak kiedyś na barkach – kawa zbożowa z mlekiem.

Powoli miejsca zajmowali przybywający, wśród których było sporo zaproszonych gości.

Okazało się, że w tym dniu na barce zorganizowano spotkanie z emerytowanym pracownikiem Żeglugi Bydgoskiej – kapitanem **Edmundem Matowskim**. Honorowy kapitan barki *Lemara* obchodził w tym roku 95 lat.

Zanim rozpoczęło się oficjalne spotkanie, załoga barki złożyła życzenia i wręczyła bukiet

kwiatów Krystynie Schmidt, która w tym dniu obchodziła 74 lata. Tu należy nadmienić, że barka *Lemara* to jej miejsce urodzenia.

Odbyła się też promocja książki **Marty Idzik-Ropa** *Opowieści na falach Brdy pisane*, wydanej przez Wydawnictwo „Pejzaż”. W książce autorka, oprócz garści swoich wspomnień o żegludze w Bydgoszczy, przytoczyła wspomnienia Edmunda Matowskiego.

Spotkanie prowadził **Adam Gajewski** z MCK, witając wszystkich przybyłych, szczególnie czcigodnego Jubilata oraz wiceprezydent **Iwonę Waszkiewicz**, radną **Elżbietę Rusielewicz**, dyrektorkę MCK **Marzenę Matowską**, kustosa Muzeum Kanału Bydgoskiego **Tomasza Izajasza**.

Wspaniałe kwiaty wraz z gorącymi życzeniami *wszystkiego, co najlepsze* złożyła załoga kapitanowi statku pasażerskiego „Rusalka”, który pływa na jeziorze Gopło w Kruszwicy. Kapitan E. Matowski – już jako emeryt Żeglugi Bydgoskiej – był zatrudniony na stanowisku kapitana tej jednostki.

Dyrektor Miejskiego Centrum Kultury M. Matowska wręczyła jubilatowi dyplom z podpisami uczestników spotkania. Nie omieszkała podkreślić, że Jubilat to kuzyn jej zmarłego męża Andrzeja. Krystyna Cofta-Wysokińska, członek rodzin szyperskich i eme-

rytka Ż.B. w imieniu zebranych na comiesięcznym czwartkowym spotkaniu podziękowała Urzędowi Miasta oraz Dyrekcji MCK za to że od 6 lat możemy spotykać się na barce, za też ich aprobatą zostaje wydawany „Wodniak Bydgoski” – gazeta reaktywowana w 2014 roku, czyli Roku Kanału Bydgoskiego. Przyznała, że członkowie kolegium redakcyjnego starają się przedstawić mieszkańcom Bydgoszczy historię ludzi wody – ich życie i pracę na obiektach pływających.

Prowadzący spotkanie zwrócił uwagę, że 27 czerwca to również okazja świętowania 6 rocznicy powstania na pokładzie „*Lemary*” ośrodka muzealno-kulturalnego, a comiesięczny czwarty czwartek zyskał szczególną oprawę.

Kapitan Edmund Matowski, dziękując za tak miłe przyjęcie *Lemary* i na ręce kpt. Jerzego Racza – gospodarza obiektu podarował piękne, lśniące koło sterowe pochodzące ze statku inspekcyjnego „*Goplanka*”, pływającego pod polską banderą od 1918 roku. Odtąd koło będzie eksponatem na barce.

Po uroczystości mieliśmy okazję obejrzyć wystawione rysunki zatytułowane „*Widoki alabastrowego wybrzeża*”, które prezentował Sławomir Mianowicz, podopieczny Warsztatów Terapii Zajęciowej „*Mega-Art*.” Autor jest wnukiem szypra Edmunda Mianowicza.

Na zakończenie wieczoru na pokładzie barki zagrał zespół muzyczny formacji *Własny Port*.



Sekretarz redakcji Krystyna Cofta-Wysokińska  
i Roman Chmielewski



Przekazanie przez Romana Chmielewskiego archiwaliów  
do redakcji „Wodniaka Bydgoskiego”

**WODNIAK**  
**BYDGOSKI**

ISSN 2353-706X



Redaguje kolegium: **Krystyna Cofta-Wysokińska** (sekretarz redakcji), **Bronisław Draczyński**, **Adam Gajewski**, **Tomasz Izajasz**, **Franciszek Manikowski**, **Natalia Nazaruk**, **Edward Ossowski**, **Stefan Pastuszewski** (redaktor naczelny), **Marta Ratz**, **Sławomir Schmidt**

redaktor techniczny: **Bogdan Prus**, współpraca: **Krzysztof Stefan Piosik-Wagner**.  
Adres redakcji: Miejskie Centrum Kultury w Bydgoszczy,  
85-056 Bydgoszcz, ul. Marcinkowskiego 12, tel. 523 213 371, e-mail: akant24@wp.pl  
Wydawca: *Bractwo 18 Południka*. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Wydano staraniem Miejskiego Centrum Kultury w Bydgoszczy i Urzędu Miasta Bydgoszczy.