

Uroczyste przyjęcie z okazji 15-tych urodzin Bractwa Mokrego Pokładu, poprzedziło spotkanie z poezją i literaturą odrzańską w wykonaniu aktorów opolskiego teatru *Ekostudio*.

Następnie, o Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, o barce „IRENA” i pracach związanych z jej remontem i odbudową, oraz o planach na przyszłość, opowiadał prof. Stanisław Januszewski. Profesor wspominał również o naszej bydgoskiej wizycie 9 lipca 2009 roku, kiedy z inicjatywy ówczesnej pani vice-prezydent Lucyny Kojder-Szweda, ekipą, w skład której wchodził Dyrektor Wydziału Inżynierii Miasta i Nadzoru Inwestycyjnego Bogdan Tyborski, inspektor nadzoru Dariusz Sczerbiak, Andrzej Tomczyk prezes Fundacji Starego Kanału i Franciszek Manikowski, przyjechaliśmy do Wrocławia, żeby zobaczyć jak funkcjonuje Muzeum Odry. Po powrocie do Bydgoszczy pani Prezydent przekonana o słuszności idei, podjęła zdecydowane działania w sprawie ratowania i odbudowy barki „LEMARA”. Dzięki Jej zaangażowaniu oraz przychylności Prezydenta Miasta Konstantego Dombrowicza, Bydgoszcz może się pochwalić zabytkową barką, za co szczególnie grono bydgoskich wodniaków i pasjonatów jest niezmiernie wdzięczne.

WODNIAK

BYDGOSKI

Bydgoszcz, styczeń 2018

ISSN 2353-706X

Numer 1 (351)

FRANCISZEK MANIKOWSKI

15 urodziny Bractwa Mokrego Pokładu



Zbigniew Priebe prezentuje symboliczny, urodzinowy upominek od bydgoskiego środowiska wodniackiego.



Historię fanklubu Bractwa Mokrego Pokładu wspominał honorowy prezes, starszy brat Zbigniew Priebe.



Od wiosny 2017 roku bractwo reprezentuje starszy brat Władysław Wąsik – pierwszy z lewej. W tle fragment flagi Bydgoszczy – pamiątka od bydgoskich wodniaków.



Redaktor „Radia Rodzina” Wiesław Tomaszewski kończąc część oficjalną podzielił się wiedzą na temat stosowania technik radiowych w żegludze śródlądowych.

Historię bydgoskiej zabytkowej barki „LEMARA”, zbudowanej w 1937 roku w Stocznii i Warsztatach Mechanicznych Lloyda Bydgoskiego, na zlecenie szypira Adolfa Schmidta, prowadzonej na niej działalności kulturalno-edukacyjnej, spotkaniach rodzin szyperskich i zebraniach działającego od 1993 roku Związku Właścicieli o Spadkobierców Statków Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, w skróconej formie przybliżył Franciszek Manikowski.

W imieniu kpt. żegl. śródl. Jerzego Miształa, absolwenta Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i własnym, miałem zaszczyt przekazać na ręce honorowego prezesa starszego Zbigniewa Priebe urodzinowe upominki. Kpt. żegl. śródl. Waldemar Danielewicz przekazał bractwu oryginalną dokumentację techniczną D.P. „WRÓBLIN”, sporządzoną w latach 1957-1958 w związku z przebudową napędu dźwigu z parowego na elektryczny. Z kolei naszym upominkiem

od kpt. żegl. śródl. Janusza Fąfary, były płyty DVD ze zdigitalizowaną wersją filmu z 1958 roku pt. „Odrą z Wrocławia do Szczecina”.

Kończąc nasze wspominkowe relacje doszliśmy do wniosku, że w pewnym sensie, zarówno wrocławscy jak i bydgoscy żegludgowie pasjonaci, mogą się uważać za ludzi sukcesu, ponieważ uratowali przed „statkowym piekłem” – hutniczym piecem tylko, albo aż cztery, zabytkowe jednostki: holownik „NADBÓR”, dźwig pływają-



Największy w Polsce statek pasażerski „WRATISLAWIA” z perspektywy Wybrzeża Wyspiańskiego i górnego awanportu śluzu Szczytniki.



Podczas rejsu, z pokładu S/P „WRATISLAWIA” mieliśmy okazję „podziwiać” zaadoptowany z S/P-150, wyposażony w zblokowane koło łopatkowe pseudo parowiec „NEREIDA”, którego wygląd w założeniach miał zapewne nawiązywać do statków z Missisipi.



Jachtem motorowym „RUDA” zwiedzaliśmy Wrocławski Węzeł Wodny. Na zdjęciu od lewej: właściciel jachtu kapitan żeglugi jachtowej Dariusz Górdak, autor tekstu Franciszek Manikowski i kpt. żegl. śrdł. Waldemar Danielewicz.



Do poprzedzającej rejs pamiątkowej fotografii z pierwszym po Bogu na S/P „WRATISLAWIA”, pozują kapitanowie żeglugi śródlądowej Waldemar Danielewicz (w środku) i Franciszek Manikowski.

cy „WRÓBLIN” oraz dwie barki „IRENA” i „LEMARA”. Przed miłośnikami starych statków stoi jeszcze jedno wyzwanie, mianowicie uratowanie przed planowanym złomowaniem, zbudowaną w 1894 roku w Hamburgu, barki bez własnego napędu „Ż-3004” ex „ELŻBIETA” ex „ELISABETH”. Barka obecnie cumuje w Gorzowie Wielkopolskim i nosi nazwę „BOS”.

Część oficjalną zakończył referat redaktora wrocławskiej rozgłośni „Radio Rodzina” Wiesława Tomaszewskiego, dotyczący stosowania techniki radiowych w żegludzie śródlądowej.

Po oficjalnej części spotkania nadszedł czas na towarzyskie rozmowy wodniaków, wspomnienia i na poczęstunek. Serwowano napoje chłodzące, kawę, herbatę, oraz marynarskie zakąski, czyli tradycyjnie już chleb ze smalcem i ogórek małosolny oraz wędliny. Symboliczną lampką wina wzniesiono toast, życząc fanklubowi dalszych sukcesów i pomyślności w działaniach na rzecz propagowania, ożywienia i przywrócenia Odry jako drogi wodnej. W spotkaniu uczestniczyli kapitanowie, wodniacy, oraz byli pracownicy z branży żeglugowej, związani z odrzańską żeglugą m. in.: główny nawigator Żeglugi na Odrze Witold Samuel, kierownik Zespołu Portów Wrocławskich Jędrzej Gawerski, Andrzej Folcik, reprezentant służby technicznej Żeglugi na Odrze i Odratrans, oraz kpt. żegl. śrdł. Władysław Stypczyński, kpt. żegl. śrdł. Janusz Fąfara z żoną Danutą, kpt. żegl. śrdł. Jerzy Onderko, kpt. żegl. śrdł. Stanisław Kwiecień, kpt. żegl. śrdł. Mieczysław Balcerkiewicz i mający wiślane korzenie Irek Hinze, wnuk Edwarda Hinze, właściciela barki „ST. MONIKA”, zbudowanej w stoczni A.W. Wojan w Gdańsku w 1936 roku. W Żegludze na Odrze barka nosiła numer „Ż-6453”.

Następnego dnia Wrocław przywitał nas pięknym słońcem. Mogliśmy zatem nadrobić i realizować plany, które poprzedniego dnia pokrzyżował padający deszcz. Już kilka minut po dziewiątej przed hotelem czekał Zbyszek. Nie zwlekając udaliśmy się do Stacji Harcerskiej na Biskupinie, gdzie z auta przesiedliśmy się na jacht motorowy „RUDA”, którego właścicielem

jest kapitan żeglugi jachtowej Dariusz Gurdak i wyruszyliśmy w rejs pt. „Z wody widać inaczej”. Pływając po Odrze i Wrocławskim Węzle Wodnym przeplwaliśmy pomiędzy wyspami gdzie ponad 1000 lat temu powstał Wrocław. Mijaliśmy Wyspę na Piasku i okazałym gmachem Biblioteki Uniwersyteckiej, Wyspę Słodową, Tamka, Młyńską z najstarszym, liczącym ponad 600 lat Młynem Marina, Zatokę Gondoli z 1868 roku, oraz Ostrów Tumski, nad którym dominują wieże katedry pod wezwaniem Św. Jana Chrzciciela. Na chwilę weszliśmy do portu „Ujście Oławy”, oraz przepływając pod pięknym zdobionym zabytkowym mostem, wpłynęliśmy w ujściowy odcinek rzeki Oława, gdzie, w zabytkowym porcie powstałym w latach 1842-1844 i w ujściu rzeki, F.O.M.T zamierza urządzić stanowiska muzealne dla statków Muzeum Odry. Po drodze podziwialiśmy Most Grunwaldzki oraz wiele innych ciekawych obiektów. Dla nas wodniaków istotną kwestią był ruch żeglugowy. Niestety, na podstawie naszych obserwacji oraz informacji uzyskanych od wrocławskich kolegów wynikało, że żegluga towarowa, podobnie jak u nas i na wszystkich szlakach śródlądowych w Polsce praktycznie zanikła. Spotkaliśmy natomiast kilka statków pasażerskich armatorów prywatnych głównie typu SP-150. Były to udające parowce statki „NEREIDA” i nieco dziwnie wyglądająca, wyposażona na rufie w zblokowane koło łopatkowe „WIKTORIA”, którą pomimo szczerych chęci, w żaden sposób nie dało się kojarzyć z parowcami z Missisipi. Kolejne wrocławskie „pasażerki” z serii SP-150 to SP „GOPLANA”, SP „RUSAŁKA” i WATERTA XI „DRIADA”. Poza tym w rejs po Wrocławskim Węzle Wodnym można wybrać się stateczkiem „GUCIO”, oraz zbudowanym w latach 70-tych w czynnie społecznym, w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu, niewielką pasażerką o wdzięcznej nazwie „KACZUSZKA”. W sierpniu 2017 roku żeglugę pasażerską we Wrocławiu zasilili oddany po kapitalnym remoncie do eksploatacji, największy śródlądowy statek pasażerski w Polsce „WRATISLAWIA” ex „MEKLENBURG”. Na flagowym statku wrocławskiej białej floty

organizowane są wesela, bankiety, imprezy integracyjne, konferencje oraz imprezy okolicznościowe. Na pokładzie dolnym i środkowym znajdują się wyposażone w klimatyzację, luksusowo urządzone restauracje i lokal bistro. Na górnym pokładzie, „słonecznym” pasażerowie w wygodnych leżakach, mogą podziwiać krajobraz i zażywać kąpeli słonecznych. S/P „WRATISLAWIA” wykonuje trzy rejsy dziennie o godzinie 12:00, 14:00 i 16:00, natomiast od godziny 19:00 pełni rolę pływającej ekskluzywnej restauracji. Na pokład może zabrać 400 pasażerów.

Pomimo, że czas odwiedzin Wrocławia powoli dobiegał końca, nasz bydgosko-wrocławski przyjaciel i przewodnik przewidział dla nas jeszcze jedną atrakcję. Ze Stacji Harcerskiej udaliśmy się na Bulwar Xawerego Dunikowskiego, gdzie na nabrzeżu oczekiwał kolega Waldka, absolwent Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu kpt. żegl. śrdł. Andrzej Podgorski, kapitan statku pasażerskiego „WRATISLAWIA”, założyciel wirtualnego statku „Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś i jutro”. Punktualnie o godzinie 12:00 odbiliśmy od nabrzeża, udając się w półtoragodzinny rejs po Odrze. Podczas rejsu jeszcze raz mieliśmy okazję spojrzeć na Wrocław z pokładu statku i w towarzystwie kapitana, przy filiżance kawy gościć w statkowej restauracji. Po mile spędzonym czasie na pokładzie „WRATISLAWI” pożegnaliśmy się z kapitanem i załogą, która jak się okazało miała również kontakt z Żeglugą Bydgoską. Jeden z członków załogi w latach 70-tych ubiegłego stulecia pływał pod dowództwem kpt. Kazimierza Janowicza na „bombowcu” H/M „PILICA” ex „WŁADYSŁAW”, natomiast drugi pracował na barce motorowej M/S „MEGAN”, której właścicielem był absolwent T.Ż.Ś. we Wrocławiu kpt. żegl. śrdł. Włodzimierz Rosik.

Z przystani Wratislawia, na prośbę goszczących na statkach Muzeum Odry dziennikarzy z Krakowa, udaliśmy się na krótkie spotkanie na barkę „IRENA”. Przy okazji prof. Stanisław Januszewski zaprezentował nam film z rejsu „IRENY” do Kostrzyna nad Odrą pt. „Odyseja II 2017”.

Marzenia polskich marynarzy śródlądowych prysły jak bańka mydlana. Artykuł 7 unijnego traktatu, w zasadzie pozbawia Polskę finansowego wsparcia modernizacji trzech dróg wodnych: E-30, E-40 i E-70 do IV klasy żeglowności, teoretycznie przebiegających przez nasz kraj. Należy podkreślić, że jest to pierwszy rząd po II wojnie światowej, który z dużą odwagą, realnie podjął działania uruchomienia międzynarodowych dróg wodnych przez terytorium Polski. Podpisane porozumienie AGN jest zobowiązaniem się wobec 27 państw do realizacji wspólnego planu połączeń wodnych. Jednak stan kasy państwowej nie pozostawia złudzeń, a z deficytowego budżetu to i premier Mateusz Morawiecki „nie należy”. Polski samodzielnie nie będzie stać na tak duże wydatki na modernizację dróg wodnych! Pomimo, że inwestycje wodne rozłożone są na kilkanaście lat, to jednak sytuacja finansowa przy tym deficycie budżetowym nie daje żadnych szans na wydzielenie środków finansowych z przeznaczeniem na inwestycje w drogi wodne. Unia Europejska z puli przeznaczonej na *politykę spójności* wypłaciła już 4,2 mld euro. Dotacje UE wynoszą 234 mld zł. Pieniądze z UE kontraktujemy m.in. w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, który jest największym programem w Polsce i UE. Z programu tego finansowane są m.in. inwestycje transportowe (autostrady, drogi, koleje), energetyczne i w ochronę środowiska, w tym też na ochronę przeciwpowodziową.

Środki w wysokości 4,14 mld euro przyznane Polsce w ramach tzw. *Skoperty narodowej* w instrumencie „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF) przeznaczone są w kwotach: 3,46 mld euro na transport kolejowy, 0,53 mld euro na drogowy i 0,14 mld euro na morski. Tak więc nie ma tam niestety środków na żeglugę śródlądową. Co ciekawe, największym beneficjentem środków CEF w Unii są PKP Polskie Linie Kolejowe SA. CEF to nowy instrument finansowy zarządzany bezpośrednio przez Komisję Europejską, który zastąpił program TEN-T. Wspiera on rozwój trzech obszarów – sieci transportowej, energetycznej i telekomunikacyjnej. Nasz udział w przyznawanych środkach przez UE spadnie, a już obecnie udział Polski we wszystkich środkach przyznanych na politykę spójności w okresie 2014-2020 wynosi „tylko” 22,6 proc. Poza tym uruchomienie art. 7, wpłynie negatywnie na rozmowy o budżecie UE po 2020 r. Wystąpienie Wielkiej Brytanii ze Wspólnoty w marcu 2019 r. zmniejszy o 10-12 mld euro wpływów do jej budżetu. Skutki tego odczuje najbardziej Polska, która będzie na cenzurowanym. Forsowane są regulacje umożliwiające Komisji Europejskiej zamrażanie wypłat ze środków europejskich tym państwom, które nie spełniają standardów UE w obszarze rządów prawa. Pogarszające się relacje Polski z Unią Europejską mogą negatywnie wpłynąć na inwestycje związane z modernizacją dróg wodnych. Pieniądze na realizację programu modernizacji dróg wodnych, mają pochodzić z kilku źródeł. Poza tymi głównymi środkami z Unii Europejskiej, na finansowanie modernizacji brane są pod uwagę pieniądze z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, Europejskiego Banku Inwestycyjnego czy Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (zwanego potocznie Planem Junckera). Komisja może też bardziej rygorystycznie oceniać polskie projekty związane z wydatkowaniem funduszy unijnych. Zaczną się negocjacje dotyczące kolejnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027, w których powinny się znaleźć środki na modernizację dróg wodnych w Polsce. Łącznie możemy dostać niemal 106 mld euro, czyli 440 mld zł.

Wchodząc na wojenną ścieżkę z Brukselą mamy zapewne jakieś dalekosiężne plany finansowe. I wydaje się, że nadszedł już ten moment, aby przystąpić do twardych negocjacji z zadaniem zwiększenia udziału finansowego w dotacjach z UE dla Polski. Za dobre posunięcie taktyczne należy uznać zmianę premiera zdolnego poprowadzić takie negocjacje. Jednak premier Morawiecki musi posiadać samodzielność w podejmowaniu decyzji politycznych podczas samych negocjacji bez konieczności konsultowania swoich działań z centrum decyzyjnym na ulicy Nowogrodzkiej w Warszawie. Premier musi się zdobyć na samodzielność. Chodzi przecież o przyszłość Polski i dobro jej obywateli! Dalsza eskalacja napięcia staje się niebezpieczna i grozi katastrofą gospodarczą.

Wracając do tematu żeglugi śródlądowej wydawać się może, że tak marginalna wielkość udziału w ogólnym transporcie nie musi być brana pod uwagę a jednak ma ona w skali międzynarodowej

Artykuł 7 a modernizacja dróg wodnych w Polsce

duże znaczenie polityczne. Żaden z naszych sąsiadów nie zrezygnował z wodnego transportu śródlądowego i oczekują oni od nas, że drogi wodne w Polsce zostaną dostosowane do standardów europejskich, na których będzie można uprawiać żeglugę. Jesteśmy w centrum Europy i jako cywilizowany kraj zintegrowany gospodarczo z UE nie możemy się odwracać plecami do rzek. Także na wschód powinniśmy otworzyć się gospodarczo i pójść na szeroką wymianę handlową. Właśnie te dwie drogi międzynarodowe: E-40 i E-70 umożliwią transport towarów na masową skalę. Transport wodnymi drogami śródlądowymi daje nieograniczone możliwości gospodarczej wymiany przy zrównoważonej konkurencyjności transportowej. W Polsce jest tylko jeden krótki odcinek, który łączy miasto Szczecin, lecz nie Port Szczecin poprzez Odrę Zachodnią z europejską siecią dróg wodnych na zachodzie. Klasa IV Odry Zachodniej kończy się na moście kolejowym przy Dworcu Głównym oraz przy moście na Regalicy w Podjuchach, które faktycznie pozbawiają nasze porty połączenia ze śródlądziem. Przez terytorium Polski nie da się przepłynąć statkiem z zanurzeniem większym niż 130 cm i wysokości nierozbieralnej części statku 4 m. O ekonomicznie opłacalnych przewozach można mówić dopiero przy zanurzeniu powyżej 2,5 m. Już obecnie wiadomo, że zaopatrzenie elektrociepłowni w Berlinie w węgiel nie będzie z polskich kopalń, tylko z Rosji i USA poprzez Port Hamburg. Polska bez rozwijania transportu towarów po śródlądowych drogach wodnych będzie tracić rynki zbytu. Nasze dwa największe porty morskie bez transportu śródlądowego zaczną się blokować z powodu braku możliwości wywozu towarów w głąb kraju oraz do naszych sąsiadów na nieposiadających dostępu do morza. Podkreślić należy, że modernizacja dróg wodnych w Polsce byłaby dużym finansowym impulsem dla rozwoju gospodarczego całego kraju. Rozpoczęcie budów na tak znaczną skalę wymusi produkcję urządzeń do budownictwa wodnego, materiałów budowlanych, spowoduje wzrost zatrudnienia oraz uruchomi międzynarodową turystykę wodną przez nasz kraj. Dofinansowanie do modernizacji dróg wodnych może sięgać nawet 90% kosztów niektórych inwestycji.

Nie bez znaczenia dla ochrony środowiska i limitów emisji dwutlenku węgla jest inwestowanie w elektrownie wodne, budowane na stopniach wodnych. Właściwym kierunkiem dla firm energetycznych jest wykorzystanie siły wody spiętrzonej poprzez budowę zapór na rzekach, gdzie gromadzić się powinno wodę podczas nadmiernych opadów deszczu. Zapobiegnie to jednocześnie katastrofalnym powodziom i pozwoli na uzupełnienie niedoborów słodkiej wody podczas długotrwałej suszy, które w ostatnich latach często występują. Polska powinna zatrzymywać 15% wód odpływowych a zatrzymuje zaledwie 4%. Całe obszary środkowej Polski zagrożone są stepowaniem z powodu nierównomiernych opadów deszczu. Zaczyna się już wiele robić dla zmiany tej trudnej sytuacji poprzez uruchomienie inwestycji: mikro i małej retencji. Buduje się coraz więcej małych zbiorników wodnych właśnie ze środków unijnych.

KRYSZYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Rok 2018 rokiem rzeki Odry...

W listopadzie 2017 roku odbyło się we Wrocławiu wspólne posiedzenie komisji sejmików województw: Dolnośląskiego, Lubuskiego, Opolskiego, Śląskiego, Wielkopolskiego i Zachodnio-Pomorskiego poświęcone sprawom rzeki Odry.

Uczestniczyli w nim również przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, środowisk naukowych i biznesowych, a także zainteresowanych stowarzyszeń. Wystąpiono z inicjatywą ogłoszenia roku 2018, *Rokiem Rzeki Odry*.

Na posiedzeniu tym wygłoszono następujące referaty:

- poprawy jakości wód rzeki Odry
- jej wykorzystanie turystyczne
- zagadnienia dotyczące ochrony przed powodzią i suszą
- spodziewane efekty planowanej modernizacji rzeki Odry

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego poruszył sprawę planowanych inwestycji w dorzeczu Odry.

22 maja 2017 roku Sejmik Województwa Śląskiego jednogłośnie przyjął stanowisko w sprawie modernizacji i rozwoju tego szlaku wodnego.

Rok rzeki Odry to pomysł zwrócenia uwagi społeczeństwa na trwające przygotowania resortu żeglugi śródlądowej do realizacji szerokiego planu inwestycyjnego, który do 2030 roku ma przywrócić funkcję transportową na Odrze.

////////////////////////////////////

BARBARA CZARRA

Zaduszki szyperskie

2 listopada 2017 roku spotkaliśmy się na barce LEMARA dla przeżycia wspólnoty z naszymi bliskimi, szczególnie tymi, którzy w ostatnim czasie odeszli na wieczną wachtę. Minutą ciszy oddaliśmy cześć ś.p.:

- kpt. żegl. śródl. **Alfons Litkowski** – zm. 24.11.2016
- szypier żegl. śródl. **Jan Sikora**
- **Krystyna Pięta** – zm. 2.12.2016
- szypier żegl. śródl. **Bolesław Zadrużyński** – zm. 2.12.2016
- **Wanda Kubacka** – zm. 14.01.2017
- kpt. żegl. śródl. **Jan Tetloch** – zm. 16.04.2017
- mł. marynarz **Andrzej Matowski** – zm. 19.06.2017
- kpt. żegl. śródl. **Władysław Morawski**
- kpt. żegl. śródl. **Edward Oerlich** – zm. 25.08.2017
- **Leokadia Kuchler** – zm. 20.09.2017
- kpt. żegl. śródl. **Krzysztof Gorączkowski** – zm. 28.09.2017
- mech. żegl. śródl. **Kazimierz Nering**

To oni jeszcze tak niedawno byli wśród nas. Dziś pozostały wspomnienia, ale jakże żywe.

W tym miejscu pozwolę sobie na osobiste wrażenia, jakie wyniosłam z tego spotkania.

Życie spędzone na barce było dla mnie jedynie wakacyjną przygodą, która kończyła się na wiele miesięcy rozstaniem z rodzicami. Taki niestety był los szyperskich dzieci.

Minęło wiele lat nie mających w moim życiu nic wspólnego z żeglugą. Zamiast szlaków wodnych wybrałam szlaki górskie... Przełom nastąpił przypadkowo, wystarczyło jedno spotkanie z ludźmi tak bardzo zaangażowanymi w obronę tego, co było niewątpliwie wizytówką i bogactwem Bydgoszczy – Żegluga Śródlądowa. Dzięki determinacji rodzin szyperskich mamy barcę, która jest symbolem życia jakim tętniły nasze szlaki wodne.

Dzisiaj ze szczególnym wzruszeniem wspominamy tych, którzy nie doczekali naszych cyklicznych czwartkowych spotkań. *Lemara* to miejsce, do którego się wraca jak do domu rodzinnego. Ta barka to nie tylko kuźnia wspomnień, ale przede wszystkim możliwość spotkań ludzi mających jeden szczególnie ważny cel – podtrzymywanie tradycji rodzin szyperskich.

Na koniec zadaję sobie pytanie: jak to możliwe, że ludzie rozproszeni po różnych żeglownych wodach stanowią tak nieprawdopodobny łańcuch jedności. A jednak – kultywowanie tradycji, pamięć o tych, którzy odeszli, ofiarowanie mszy co roku 4 grudnia za zmarłych, jak również udział historycznego sztandaru świętej Barbary w pogrzebach, to wszystko przykład rzadko spotykany.

Dzisiaj możemy być dumni, że w samym sercu Bydgoszczy mamy swoją enklawę godną szacunku.

Stowarzyszenie: Związek Właścicieli Spadkobierców Statków Żeglugi Śródlądowej

Podczas kolejnego cyklicznego spotkania na „Lemarze” członków stowarzyszenia, które odbyło się 10.03.2018 roku, podjęto uchwałę o wyborze nowych członków prezydium. W wyniku głosowania do Zarządu wybrano:

Przewodniczący – **Sławomir Schmidt**
Wiceprzewodniczący – **Andrzej Zakrocki**
Skarbnik – **Hildegarda Skonieczna**
Sekretarz – **Gabriela Wieczorek**

Celem stowarzyszenia jest między innymi to, aby władze naszego państwa odpowiednią ustawą zrekompensowały majątek żeglugi śródlądowej, który na mocy dekretu ówczesnych władz został odebrany. W wielu przypadkach rodziny straciły swój dom i pracę.

Spotkanie nowych władz stowarzyszenia zaowocowało zredagowaniem po raz kolejny pism do naszych rządowych oficjeli, aby przypomnieć o niezałatwionej reprivatyzacji, do której rząd Polski już się przymierzał. Ustawa nie weszła w życie, ponieważ zawetował ją ówczesny prezydent Aleksander Kwaśniewski.

Do dnia dzisiejszego nie otrzymaliśmy odpowiedzi na wysłane zażądania.

Miejmy nadzieję, że w roku 2018 rząd RP załatwi tę sprawę ostatecznie i w wyniku zatwierdzenia tak zwanej *dużej prywatyzacji* i zostaną zrekompensowane krzywdy wyrządzone szyprom i ich rodzinom wprowadzeniem ustawy uwłaszczeniowej z początku lat 50. ubiegłego wieku.

Dzięki uprzejmości Dyrekcji Miejskiego Centrum Kultury w Bydgoszczy spotkania członków Związku będą się odbywały cyklicznie w każdy czwartki czwartek miesiąca o godzinie 16.00 na zabytkowej barce LEMARA zacumowanej do nabrzeża przy Rybim Rynku w Bydgoszczy. Serdecznie zapraszamy!

SŁAWOMIR SCHMIDT

////////////////////////////////////

KRYSZYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Cykliczne spotkania rodzin szyperskich...

Czwarty czwartek miesiąca, godzina czwarta (czyli 16.00), każdy członek rodziny wodniackiej ma to zakodowane, że jest to... spotkanie na barce *Lemara*.

W tym miejscu podziękowania należą się Prezydentowi Miasta Bydgoszczy, odpowiedzialnemu za remont barki i przekazanie jej do MCK. Dyrekcja Miejskiego Centrum Kultury postanowiła, że rodziny szyperskie będą się cyklicznie spotykały na *Lemarze*.

Trwa to już 4 lata...

Przedtem nasze spotkania odbywały się tylko w prywatnych domach oraz wynajętych lokalach (np. Związek Właścicieli i Spadkobierców Statków Żeglugi Śródlądowej), aktualnie jest to „kącik”, do którego wszyscy chętnie ciągną na spotkania, wspomnienia i...

Tak też było w ostatnim kwartale ubiegłego roku.

2 listopada (Zaduszki) – wspomnienia o tych, którzy odeszli oraz 23 listopada. Natomiast 4 grudnia był udział we Mszy Świętej w katedrze bydgoskiej w dniu św. Barbary - patronki wodniaków i pracowników trudnych zawodów.

21 grudnia, tuż przed Świętami Bożego Narodzenia odbyło się *spotkanie opłatkowe*.

W tym roku rozpoczynamy kolejny już, piąty rok naszej działalności. Zapraszamy więc wszystkich chętnych na nasze spotkania.

Ze spotkań tych według mojej oceny jest pożytek – a mianowicie, ukazują się o nas artykuły w różnych czasopismach, są filmy, nagrania radiowe i telewizyjne. Zostały też utrwalone przez „fachowców” okrucy informacji oraz wspomnień z życia ludzi na wodzie od tych, którzy jeszcze tę pracę pamiętają...

25 lat

Technikum Żeglugi Śródlądowej

– „Ciekawy system pracy – przeważnie trzy tygodnie pracy na statkach w Niemczech lub w Holandii, trzy tygodnie odpoczynku w kraju i całkiem niezła kasa w euro” – o tym myślą przyszli marynarze, a obecnie uczniowie Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią. To jest atut i dobra motywacja do podjęcia nauki w tym zawodzie. Wiedza i fach to podstawa, bo zawód marynarza żeglugi śródlądowej do łatwych nie należy. Ale daje dużą satysfakcję, otwiera okno na świat, zwłaszcza na żeglugę po wodach Europy Zachodniej.

Jednak historia szkoły jest znacznie dłuższa. W 2015 roku obchodziła ona 70-lecie. W tym czasie szkoła była kolejno Zasadniczą Szkołą Metalową, potem Zespołem Szkół Zawodowych i należała do Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy. Sam jestem absolwentem Technikum Mechanicznego.

Tak było do roku 1989, czyli do zmian politycznych i społeczno-gospodarczych w kraju, kiedy placówka przeszła pod zarządek Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Paterku.

„Gdzie ta keja a przy niej ten jacht, gdzie to okno na szeroki świat” – oczywiście w Nakle nad Notecią. Formalnie od 1 lutego 1992 roku decyzją Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, a faktycznie od 1 września tegoż roku, gdy rozpoczęła naukę pierwsza klasa utworzonego Technikum Żeglugi Śródlądowej. Dyrektorem Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej został mgr inż. Jan Światłowski, który pełnił tę funkcję do 2003 roku. Następnie stanowisko jego objął mgr Rafał Woźniak, który pełni tę funkcję do chwili obecnej.

Od kajaka do „Łokietka”

– Kierunek żeglugowy zaczęliśmy tworzyć od podstaw, zarówno jej kadre, jak i wyposażenie. Jeszcze za czasów CZSP, pracując jako wychowawca w internacie, zajmowałem się społecznie *Starą Przystanią* PTTK w Nakle nad Notecią, gdzie sam korzystałem z wypożyczalni kajaków.

– Zaczęło się więc od kajaka. W 1994 roku zostałem zastępcą kierownika warsztatów szkolnych do spraw TŻŚ. Nawiązaliśmy współpracę z Żeglugą Bydgoską [ŻB], z której wywodzili się pierwsi nauczyciele. Jednym z nich był inż. Edward Ossowski, ówczesny dyrektor ds. eksploatacji, a obecnie prezes ŻB, mgr inż. Ludwik Faltyński (1942-2013) – dyrektor techniczny ŻB, Jan Maślanka – kierownik Bazy Remontowej ŻB, Wojciech Popławski – pracownik techniczny ŻB, a obecnie szef Komisji Technicznej przy Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, Witold Wesołowski (1939-2001) – kapitan.

Wspomagaliśmy się także pracownikami Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy. Wśród nich byli starszy inspektor kpt. Wiktor Hundt i kierownik inspektoratu inż. Jerzy Słomiński, dziś dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy.

Żegluga Bydgoska wspomagała szkołę wyposażeniem. Przekazała jej jednostki pływające do nauki zawodu i jednocześnie jednostki szkoleniowe dla uczniów. Był to holownik rzeczny „Tuńczyk” z serii HM 150 („Krakowiak”) oraz barka mieszkalna – koszaraka „Barbara”.

Po kilku latach „Tuńczyk” (HR 150) zaczął przeciekać i trzeba go było wyciągnąć na ląd. Wtedy szkoła nabyła, odstawiony w latach 80-tych XX wieku kadłub holownika rzeczny HM 300, który obecnie nosi nazwę „Władysław Łokietek”. Statek wyremontowano w ramach zajęć praktycznych i zawodowych praktyk uczniowskich. W roku 1997 popłynął on w pierwszy rejs do Gdańska i Gdyni. Było to szczególne wydarzenie: 1000-lecie miasta Gdańska i rejsy po morzu. Zaczęto organizować *Flis Noteci* i rejsy szkoleniowe po drogach wodnych Polski. Od 2006 roku pływamy do Berlina. Od 20 lat na pokładzie naszej jednostki odbywają się zajęcia praktyczne i praktyki zawodowe uczniów Technikum Żeglugi Śródlądowej. W latach 1998-2005 odbywały się również praktyki zawodowe studentów z Akademii Morskiej ze Szczecina z kierunku *żegluga śródlądowa*. Obecnie na „Łokietku” odbywają rejsy badawcze studenci z kierunku *rewi-*

talizacja dróg wodnych Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego. W wolnym czasie mają miejsce rejsy wycieczkowe promujące drogi wodne. W 1998 roku uzyskaliśmy zezwolenie na pływanie w zestawie pchanym: statek szkolny „Władysław Łokietek” z koszarą „Barbara”. W takim zestawie pływaliśmy do Gdańska, Elbląga, Gorzowa Wielkopolskiego, Słubic, Szczecina, a nawet dopłynęliśmy do Ścinawy w 1999 roku.

Swoją karierę w szkole jako nauczyciel zaczynałem od wychowawcy w internacie. Trzeba było się przekwalifikować. Tak więc nauczyciele naszej szkoły zdobywali specjalistyczne wykształcenie żeglugowe w WSM w Gdyni. Sam podjąłem studia w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie. Nauczycielami zawodu w TŻŚ na przestrzeni tych 25 lat są: Sylwester Jeliński, mgr Roman Sadowski, mgr Ryszard Swoboda, mgr Zbigniew Stasiak, mgr inż. Dariusz Pepliński, mgr inż. Krzysztof Benenowski, mgr inż. Bogdan Szlagowski, mgr inż. Henryk Wojciechowski, mgr inż. Wojciech Górka, mgr Adam Myszkowski, mgr Robert Mikulski, mgr Grzegorz Stojek, mgr Lech Kowalski, mgr inż. Paweł Ciereszko, mgr inż. Dominika Grzybowska, mgr inż. Sławomir Podemski, mgr inż. Grzegorz Nadolny. Kapitanowie, którzy dowodzili statkiem szkolnym m/s „Władysław Łokietek” na przestrzeni tych lat: Wiktor Hundt, Aleksander Pawłowski, Jerzy Sieradzki, Aleksander Kopeć, Waldemar Nowak. Załoga statku: kierownik statku – mgr inż. kpt. ż. śr. Grzegorz Nadolny, mechanik – mgr Zbigniew Stasiak, bosman – Marek Kuczkowski.

Na „Władysławie Łokietku” odbyły się pierwsze rozmowy samorządowe w sprawie przywrócenia żeglowności na Noteci i „zwrócenia się” miast leżących w sąsiedztwie ku rzece. Tym samym z inicjatywy szkoły w roku 2000 powstał *Związek Miast i Gmin Nadnoteckich*, co z kolei zaowocowało powstaniem nowoczesnych „marin” nad Notecią w Drawsku, Czarnkowie i Nakle nad Notecią.

Z biegiem lat szkoła się rozwijała. Pozyskaliśmy od ŻB do celów dydaktycznych pchacz „Bizon” i od AMW kutry KH 200. Szkoła stara się być aktywna w środowisku żeglugowym w kraju, a proces nauczania jest zgodny z wymogami międzynarodowej konwencji STCW 78/95 oraz normą ISO 9001:2008 w zakresie wykształcenia marynarza motorzysty.

Na Kongresie Żeglugi Śródlądowej w Strasburgu w dniach 17-19 czerwca 2008 roku byliśmy współzałożycielem szkolnej organizacji europejskiej – EDINNA, do której należą szkoły kształcące dla żeglugi śródlądowej. Jedną z Konferencji EDINNA odbyła się w Nakle w 2011 roku.

Losy absolwentów

Absolwenci nakielskiej szkoły pracują u polskich armatorów, jak również niemieckich i holenderskich. Pełnią różne stanowiska. Mamy już kilkunastu kapitanów, sterników i mechaników. Warto chociażby wymienić takich absolwentów, jak: Waldemar Nowak z Mroczy, który jest kapitanem tankowca pływającego po Łabie; Marcin Buława z Nakła nad Notecią, który dowodzi reńskim statkiem pasażerskim. Niektórzy przesiadli się na większe statki morskie i pływają po całym świecie. Jednym z bardziej znanych jest kapitan żeglugi wielkiej Krzysztof Ciemny z Dźwierzszna Wielkiego koło Łobżenicy, a oficerami wachtowymi są Przemysław Kocemba i Paweł Grzybowski, mieszkańcy Występu i Paterka. Żona Pawła, Dominika absolwentka Nakielskiego TŻŚ i Akademii Morskiej w Szczecinie, jest nauczycielem przedmiotów zawodowych w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej.

– W Technikum Żeglugi Śródlądowej uczyłem się od roku 1994 przez pięć lat – wspomina inż. Damian Józwiak, dyrektor ds. handlowych i eksploatacyjnych Żeglugi Bydgoskiej. – Szkoła dała mi solidne podstawy zawodowe. Potem studiowałem eksploatację floty w Szczecinie i od 10 lat pracuję w Bydgoszczy. Bywam w Nakle, zachęcając uczniów do podjęcia pracy u nas. W rządowych decyzjach o rewitalizacji dróg wodnych, pojawia się też impuls do inwestowania w transport rzeczny. Widzimy w tym swoją szansę.

„NEUENBURG”

Historia tego statku zaczyna się w 1912 roku, kiedy to Magistrat der Stadt Neuenburg am Weichsel (obecnie Nowe nad Wisłą) złożył w stoczni Gebrüder Wiemann (Braci Wiemann) w Brandenburgu, zlecenie na budowę promu pasażerskiego o długości 19,47 metra i szerokości 4,2 metra. Zanurzenie minimalne statku wynosiło 0,84 metra, natomiast z kompletem pasażerów 120 osób, nie przekraczało 1,25 metra.

Układ napędowy, produkcji firmy Maschinenbau z Halle /Saale stanowiła jedna dwucylindrowa maszyna parowa, podwójnego rozprężania o mocy 90 KM oraz kocioł parowy o ciśnieniu roboczym 10 kG/cm². Prom pasażerski „NEUENBURG” był 164 jednostką, zbudowaną w wiemannowskiej stoczni.



Prom „NEUENBURG” międzybrzegową przeprawę promową obsługiwał do 1920 roku.

Powodem realizacji magistrackiej inwestycji, była poprawa warunków przeprawy przez Wisłę, pomiędzy miastem Nowe, a położoną na przeciwnym brzegu wsią Nebrowo Wielkie.

Międzybrzegowa przeprawa promowa, obsługiwana przez „NEUENBURG”, funkcjonowała do 1920 roku. Po jej likwidacji władze miasta podjęły decyzję o sprzedaży promu, który w drodze przetargu trafił do Polskiego Towarzystwa Żeglugi Rzecznej i Morskiej „Bałtyk” Sp. z o.o. w Warszawie. Statek sprowadzono do Torunia gdzie po przeprowadzonym remoncie, nazwę zmieniono na „BAŁTYK”. Jeszcze tego samego roku parowiec został zarekwirowany przez Flotyllę Wiślaną. Następnie po uzbrojeniu w dwa karabiny maszynowe, do połowy 1921 roku patrolował odcinek Wisły od Janowa do Korzeniewa.

Po zakończeniu „służby” w Flotylli Wiślanej, wycofany z eksploatacji, przekazany do Oddziału Likwidacji Demobilu Wojskowego, kolejne trzy lata spędził w Toruniu.

Zainteresowanie „BAŁTYKIEM” wykazywał toruński przedsiębiorca Ludwik Szymański, który w 1924 roku za pośrednictwem Marynarki Wojennej zakupił statek za kwotę 100 mln. marek polskich.

Szymański, swój nowy nabytek, świadcząc usługi holowniczo-pasażerskie, zamierzał eksploatować na Wiśle w okolicach Torunia i Ciechocinka. W związku z koniecznością przeprowadzenia remontu, związanego z przebudową promu na holownik, skierował statek do stoczni

w Płocku. Jednocześnie w ramach procedur sądowych związanych z rejestracją, „BAŁTYK” zmienił port macierzysty na Toruń.

Na początku lat 30 XX w. Ludwik Szymański rozpoczyna proces likwidacji swojej floty, w efekcie czego, również „BAŁTYK” zostaje wystawiony na sprzedaż.

W 1931 roku, kolejny właściciel szypier Leon Czarnecki ze Świecia nad Wisłą przerejestrowu-

jąc statek, zmienia również port macierzysty na Grudziądz.

Po dwóch latach eksploatacji „BAŁTYK” zostaje wycarterowany Spółdzielni Transportowo – Oszczędnościowej „Wisła” GmbH w Gdańsku.

29 marca 1936 roku podczas gęstej mgły, doszło do kolizji gdańskiego promu „NEUFÄHRWASSER” z zbliżającym się do mostu Sienickiego holownikiem „BAŁTYK”.

Na skutek zderzenia, obie zaklinowane jednostki wraz z holowaną przez „BAŁTYKA” barką, zaczęły dryfować. Pomocy pozbawionym zdolności manewrowych jednostkom, udzielił polski holownik „LLOYD BYDGOSKI – I”, który po rozdzieleniu statków, odholował „BAŁTYKA” do nabrzeża.

Prom „NEUFÄHRWASSER”, który mniej ucierpiał w wypadku, o własnych siłach dopłynął do najbliższej przystani, na której na wymagających udzielenia pomocy medycznej poszkodowanym w zdarzeniu pasażerom, czekała karetka pogotowia ratunkowego.

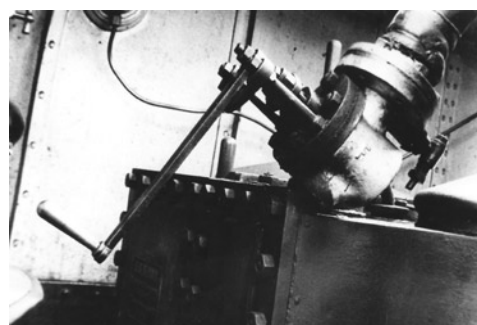
Natomiast uszkodzony w wyniku kolizji „BAŁTYK” nie nadawał się do dalszej eksploatacji.



Po staranowaniu przez prom „NEUFÄHRWASSER”, poważnie została uszkodzona prawa burta „BAŁTYKA”.



Na skutek zderzenia zniszczeniu uległa nadbudówka kotła.



Kolizję „odczuła” również maszyna parowa. Na zdjęciu – uszkodzona przepustnica pary.

Remont, którego zakres obejmował naprawę pękniętego poszycia prawej burty, sterówki, zasobnika węgla (bunkra) i maszyny parowej wraz z przepustnicą pary, na koszt armatora promu, przeprowadziła stocznia A.W. Wojan w Gdańsku.

W 1939 roku przechodzący front, oraz związane z wybuchem II Wojny Światowej działania wojenne nie miały na szczęście, negatywnego wpływu na los, cumującego w grudziądzkim porcie statku.

Srogą zimą 1939/40 „BAŁTYK” przetrwał na zimowisku w bydgoskim porcie, gdzie na początku lutego, opuszczony przez załogę, uznany jako byle mienie polskie, trafił pod Komisaryczny Zarząd Głównego Urzędu Powierniczego Wschód, dla żeglugi śródlądowej obszaru rzeki Wisły w Gdańsku. (HTO.Danzig)

W marcu 1941 roku statek zakupiła bydgoska firma żegluga Bromberger Schlepsschiffahrt A.G. Bromberg. Nowy armator zmienił nazwę statku na „BALTİK”, następnie po roku eksploatacji, podjął decyzję o przeprowadzeniu we własnej stoczni, remontu kapitalnego jednostki.

W 1945 roku, „BALTİK” uznany jako statek ponemiecki, zabezpieczony przez Komisarza

Żegluga Śródlądowej w Bydgoszczy przed zakreowaniem przez Sowietów, pod zarządem Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego, przeszedł na własność państwa. Holownik, któremu przywrócono przedwojenną nazwę, został przekazany Żegludze Państwowej w Bydgoszczy.

W 1947 roku, „zapominając” o prawach własności należnych przedwojennemu właścicielowi Leonowi Czarneckiemu, „BAŁTYK” aczkolwiek na krótko zasilł flotę reaktywowanego Lloyd Bydgoskiego. Po likwidacji i upaństwowieniu Lloyd, zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 13.11.1948 roku, cały majątek firmy łącznie z flotą, przejęła Państwowa Żegluga Śródlądowa we Wrocławiu, Ekspozytura w Bydgoszczy.

W wyniku kolejnych zmian związanych z reorganizacją żegluga śródlądowej, „BAŁTYK” w 1950 roku trafił do P.P. Żegluga na Wiśle. Ekspozytura w Bydgoszczy.

W 1953 roku statek zakwalifikowano do przeprowadzenia związanego z przebudową, remontu kapitalnego.

Remont, przywracając typowy dla wiemansowskich holowników styl i urodę, korzystnie wpłynął na zmianę sylwetki statku.



„SZCZUPAK” z barkami na holu poniżej Miejskiej Służby w Bydgoszczy.



„SZCZUPAK” na przełomie lat 50/60 ubiegłego stulecia operował również na Kanale Bydgoskim. Fotografii wykonano nieopodal śl. Czyżkówko.

W 1954 roku, holownik z zmienioną nazwą na „SZCZUPAK”, powraca do służby w nowo powołanym Przedsiębiorstwie Państwowym Bydgoska Żegluga na Wiśle.

Ze względu na znaczny stopień zużycia, maszyny parowej, której moc oceniano na 75 KM, holownik operował na wodach Górnej i Dolnej Noteci, oraz na Brdzie i Kanale Bydgoskim.

Ostatnim armatorem „SZCZUPAKA” była Żegluga Bydgoska, która eksploatowała statek do 1961 roku.

Następnie odstawiony w bydgoskiej stoczni, przez trzy lata czekał na dopełnienie swego losu. Być może w międzyczasie, dyrekcja firmy rozważała możliwość wymiany maszyny parowej na silnik spalinowy.

Do realizacji pomysłu przebudowy parowca na holownik motorowy nie doszło, w związku z czym w 1964 roku „SZCZUPAK” został złomowany.

Edward Ossowski



Trudne są chwile pożegnań...

31 października 2017 roku, na zasłużoną emeryturę odszedł wieloletni prezes Żegluga Bydgoskiej **Edward Ossowski**, który w tej firmie, przeżywając razem z nią wzloty i upadki, przepracował bagatela, pół wieku.

Pracę w Żegludze Bydgoskiej, na stanowisku dyspozytora Działu Ruchu, podjął zaraz po ukończeniu studiów na Akademii Techniczno-Rolniczej w Bydgoszczy, na kierunku – technologia budowy maszyn, w 1967 roku. Następnie w ramach awansu, objął funkcję kierownika działu.

W latach 80-tych XX wieku, czynnie uczestnicząc w ruchu związkowym, był założycielem i pierwszym szefem Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”

Zdobyte przez lata doświadczenie oraz wiedza, skutkowały awansem na stanowisko zastępcy dyrektora, a po niedługim czasie dyrektora naczelnego i prezesa „Żegluga Bydgoskiej” S.A. Przez ostatnie lata pracy piastował stanowisko Prezesa Spółki z o.o.

W drugiej połowie lat 90-tych Edward Ossowski z powodzeniem pełnił funkcję prezesa dwóch przedsiębiorstw żeglugowych: Żegluga Bydgoskiej S.A. w Bydgoszczy i Odratrans we Wrocławiu. Czynnie angażował się w edukację nowego „narybku” marynarzy, absolwentów Technikum Żegluga Śródlądowej w Nakle nad Notecią. Do jego osiągnięć można m.in. zaliczyć przyznanie w 2001 roku, przez Kapitułę Konkursu i Krajową Izbę Gospodarczą, tytułu Przedsiębiorstwa „Fair – Play”.

W 2013 roku, przez „Gazetę Pomorską”, został nominowany do udziału w plebiscycie o tytuł Menadżera Roku.

E. Ossowski, będąc członkiem różnych gremiów, przedstawiał referaty tematyczne: Komisji Mieszanej na szczeblu Ministerstwa Infrastruktury Polska – Niemcy, Polska – Holandia, Stowarzyszenia na rzecz budowy stopnia wodnego w Nieszawie, Stowarzyszenia Dorzecza Wisły „Wisła”, Związku Miast Nadnoteckich, Rady d.s. Promocji Żegluga Śródlądowej przy Ministerstwie Infrastruktury, Rady Gospodarki Wodnej przy RZGW w Poznaniu. Referaty wygłaszane były w Tradong – Szczecin, Frankfurcie nad Odrą, w Berlinie, Poczdamie, na Politechnice Gdańskiej, oraz w Instytucie Morskim w Gdańsku. Tematyka wygłaszanych referatów obejmowała: „Stan żegluga śródlądowej w Polsce”, „Infrastrukturę dróg wodnych śródlądowych”, „Perspektywy rozwoju transportu rzeczno, po wejściu do struktur Unii Europejskiej”.

W 1971 roku Edward Ossowski był inicjatorem założenia Koła SIMP, a w 1979 roku Koła SITK przy Żegludze Bydgoskiej. Został pierwszym przewodniczącym tych Kół i przez kilka kadencji pełnił funkcję przewodniczącego i sekretarza.

W swoich działaniach wykazywał się zmysłem organizacyjnym oraz dużą aktywnością. Między innymi, dla członków Koła Zakładowego, przedstawicieli Zarządu Oddziału, oraz członków innych kół SITK RP Oddział w Bydgoszczy, zapoczątkował coroczne spotkania integracyjne, połączone z rejsem zabytkowym statkiem, „szlakiem rzeki Brdy”.

Czas płynie jednak relatywnie szybko i nieubłaganie. Nadszedł w końcu trudny moment pożegnania z firmą, której poświęcił swoją młodość i całe dorosłe życie.

Przyjęcie pożegnalne, zorganizowane na zabytkowej barce „LEMARA”, barce, której goącym orędownikiem działań, na rzecz ratowania i odbudowy, był Edward Ossowski, odbyło się 27 listopada 2017 roku. Najliczniejszą grupę zaproszonych gości, stanowili pracownicy firmy, oraz członkowie załóg pływających. Na uroczyste przyjęcie, zostali zaproszeni pracownicy Urzędu Żegluga Śródlądowej z dyrektorem Jerzym Słomińskim na czele.

Pożegnalne spotkanie, swoją obecnością, zaszczylił również starosta nakielski Tomasz Miłowski oraz dyrektor Zespołu Szkół Technikum Żegluga Śródlądowej w Nakle nad Notecią Rafał Woźniak. Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, reprezentowały: Dominika Muszyńska – Jeleszyńska i Żaneta Marciniak.

W imieniu pracowników Żegluga Bydgoskiej, odchodzącego na zasłużoną emeryturę prezesa, żegnały Małgorzata Kazimierczak i Elżbieta Ratajczak, która przekazując symboliczny upominek, powiedziała:

Szanowny Panie Prezesie, dziękujemy za wszystkie lata pracy z Panem. Za Pańską pracowitość, wytrwałość, cierpliwość, wkład w funkcjonowanie Żegluga Bydgoskiej i zaangażowanie. Dziś najserdeczniejsze gratulacje Panu składamy, lecz się z Panem nie żegnamy!

Niech Pan porzuci wszelkie troski i zmartwienia, bo tak wiele ma Pan w życiu jeszcze do zrobienia! Czekamy na artykuły do „Wodniaka Bydgoskiego”.

Na koniec podsumujemy naszą współpracę śmiało:

BĘDZIE NAM PANA BARDZO BRAKOWAŁO!

FRANCISZEK MANIKOWSKI

„WPADŁ MI NIEDAWNO W RĘCE”

Nawiązując do notatki jaka ukazała się w Wodniaku Bydgoskim Nr. 4/350, z listopada 2017 roku pod tytułem „Sprostowanie”, chciałbym przede wszystkim bardzo podziękować autorowi za słuszną uwagę i wnikliwą analizę mojego tekstu z cyklu „Czy wiecie że”, w którym jako ciekawostkę zamieściłem informację dotyczącą stopnia czystości reńskiej wody w latach 30 ubiegłego stulecia. Jak słusznie Pan zauważył, to na podstawie błędu jaki nieopatrznie pojawił się w zdaniu „może ktoś wywnioskować że Ren przepływa(?) przez Monachium – a tak nie jest.” Bez wątpienia ma Pan rację, gratuluję spostrzegawczości, ale jak widać i w Pańskim krótkim tekście błędów nie udało się uniknąć.

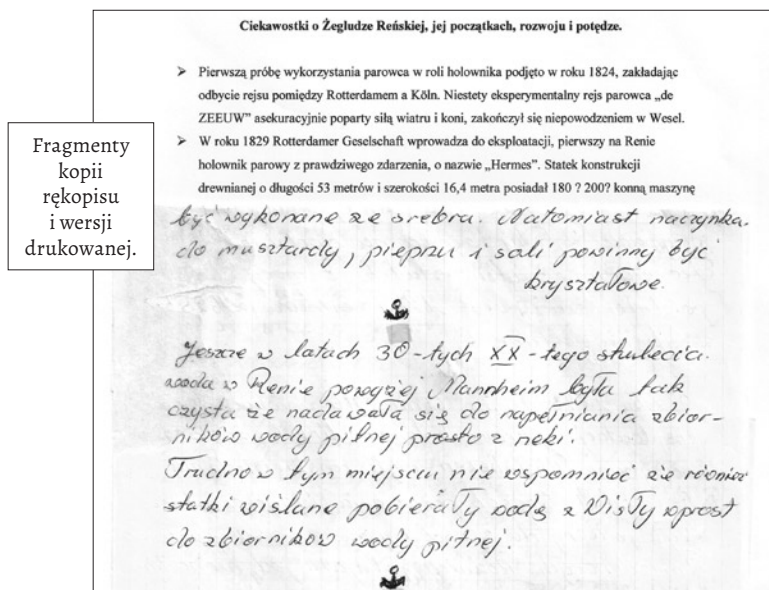
Błędów nie popełnia tylko ten, kto nic nie robi.

Natomiast ze swojej strony pragnę czym prędzej wyjaśnić prawdopodobną przyczynę powstania błędu. Mianowicie kilka lat temu mój współpracownik i kolega, doskonale radzący sobie z „sztuką” pisania na komputerze uznał, że moje przetłumaczone z języka niemieckiego, odręcznie sporządzone notatki, są na tyle interesujące, że zadeklarował się przetworzyć je z wersji piórem pisanej na elektroniczną. Przepisując tekst zapewne nieopatrznie, niechcący i nieświadomie MANNHEIM zamienił na MONACHIUM.

Przyzna Pan, że wizualnie nazwy tych miast są do siebie podobne.

Zainspirowany Pańskimi uwagami, postanowiłem sprawdzić swoje archiwalne już zapiski i zdecydowanie mogę stwierdzić, że w omawianej kwestii chodzi o miasto MANNHEIM.

Jako dowód, załączam poniżej fragmenty kopii zachowanych tekstów.



Być może, szczególnie w Pańskiej ocenie można mnie zaliczyć do grona laików i pseudo-dziennikarzy, jednak proszę wziąć pod uwagę fakt, że całe swoje życie zawodowe byłem marynarzem, a nie pisarzem. Natomiast nie zgodzę się z posądzeniem o laicyzm i brak zielonego pojęcia o wodzie i geografii, notabene przedmiotu, z którego moje oceny oscylowały na poziomie 4 i 5.

Jednocześnie chciałbym zaznaczyć, że całe moje życie, praktycznie od dzieciaka, związane było ze środowiskiem wodniackim i żegludowym, a 45 lat pracy na różnego rodzaju jednostkach pływających polegało na uprawianiu żeglugi zarówno na polskich wodach, jak i rzekach i kanałach Europy Zachodniej, począwszy od Niemiec przez Holandię po Belgię i ówczesną Czechosłowację.

W związku z powyższym niejednokrotnie przemierzałem niespełna 600 kilometrowy odcinek Renu, od położonej na 428 km miejscowości Mannheim po Botlekhaven w Rotterdamie kilometr 1014, nieopodal Morza Północnego.

Więcej informacji dotyczących historii mojej rodziny, zainteresowany tematem, autor tekstu „Sprostowanie” znajdzie w artykule p.t. „Wodniackie korzenie szyperskich rodzin” – Wodniak Bydgoski Nr 2/340 – kwiecień 2015.

Na koniec, reasumując, z przykrością należy stwierdzić, że zabrakło Panu cywilnej odwagi żeby swoje cenne uwagi firmować własnym nazwiskiem i podszył się Pan pod Pana Krzysztofa Stefana Piosika-Wagnera, który współpracuje z redakcją Wodniaka Bydgoskiego i zdecydowanie zaprzecza, że jest autorem tekstu p.t. „Sprostowanie”.

Jednak pomimo wszelkich zapewnień nadal otwarte pozostaje pytanie, kto rzeczywiście jest autorem notatki „Sprostowanie”.

Z wyrazami szacunku

Kpt. żegl. śródl. Franciszek Manikowski

STANISŁAW FIDELES

PRZYJACIELOWI (pożegnanie)

Jest taki ból, o którym lepiej nie mówić
Najlepiej wyraża go milczenie.
Dlatego nie pytam Cię Panie
Dlaczego Ją zabrałeś.
Lecz dziękuję Ci Boże za to –
Że nam Ją dałeś.

Przyjacielu!
Odszedłeś tak nagle, tak cicho i bez pożegnania
Jak ten co nie chce swym odejściem smucić,
Jak ten, co wierzy w chwili rozstania, że niebawem wróci.

Zaszumiały Ci wody Wisły –
Zielone jej brzegi i złociste piaski
Wyruszyłeś sam na szlak, ten nie znany, ten ostatni
Przyszedł czas – Pan dał Ci znak?

W daleką podróż zabrał Cię Bóg
Jedyną nadzieję nam dając,
Że kiedyś, przekroczy też życia próg
Ci, którzy tu na tej ziemi w bólu i smutku zostają.

Dziś przyszła chwila naszego rozstania –
Ale wierzymy, że przyjdzie
Radosa chwila – spotkania
U stóp Stwórcy i Pana.

Odeszło jedno z serc
Tak kochające wiślane statki i ludzi
Żadna Cię krzywda nie spotka już
I żadna Cię łza nie obudzi.

Pokój Ci wieczny w Boga krainie
Tam bólu nie ma i łza nie płynie
Tam słyszysz tylko – Głos Boga serdeczny.
Pokój Ci wieczny.

Minęło szczęście, przeszło cierpienie
Teraz zostało tylko westchnienie.
Ze łzami w oczach, będę wspominał czas
Gdy byłeś jeszcze żywy wśród nas.

Teraz Cię żegnam i głos mój już milknie
I nie wiem, jakie jeszcze słowo rzucić
Bo serce Twe zbiegło
I nie chce powrócić.

Kolego i Przyjacielu.

Niech płomień naszej ziemskiej przyjaźni
Niczym boja świetlna wskaże Ci drogę
Do ELISIUM – szczęśliwego Portu Przeznaczenia.
Portu wiecznej wachty.

WODNIACKIE PASJE

Kontynuując cykl Wodniackie Pasje, Wodniak Bydgoski z pełną aprobatą dla wyjątkowej twórczości publikuje kolejny wiersz kpt. żegl. śrdl. Stanisława Fidelisa pt.: „Przyjacielowi”. Kapitan Stanisław Fidelis jest autorem wierszy inspirowanych rzeką swojego życia – Wisłą i wydanych przez Płocki Ośrodek Kultury wspomnień: „Wisła, rzeka mojego życia – statki i ich załogi” oraz „Semper Fidelis Vistuale”.

FRANCISZEK MANIKOWSKI

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.