

W Bydgoszczy gościł wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Grzegorz Witkowski, który poinformował, iż funkcjonujący w Bydgoszczy Urząd Żeglugi Śródlądowej będzie najważniejszym na całej Wiśle. W ramach nowej struktury urzędy żeglugowe w Warszawie i Krakowie zostaną przekształcone w delegatury podległe centrali w Bydgoszczy.

– *Jak Wrocław jest stolicą Odrzańskiej Drogi Wodnej, tak Bydgoszcz jest kluczowa dla Wisły* – wyjaśniał wiceminister Grzegorz Witkowski – *Chciałbym podziękować parlamentarzystom Ziemi Bydgoskiej, w szczególności posłowi Łukaszowi Schreiberowi, którzy uwrażliwili nas na te problemy, które są kluczowe dla gospodarowania zasobami wodnymi w tej części Polski.*

Wzmocnienie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, to kolejny zysk naszego miasta po nowelizacji prawa wodnego. Od początku roku w Bydgoszczy formalnie działa bowiem nowa instytucja – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. Siedziba obu instytucji będzie się mieścić przy Alejach Adama Mickiewicza (dawna siedziba NFZ). Zatrudnienie znajdzie w tym miejscu ponad sto osób. Wiceminister Witkowski podkreślił, że w naszym regionie działa ważna kuźnia kadr dla polskiej żeglugi śródlądowej, mając na myśli technikum w Nakle.

Europoseł Kosma Złotowski z kolei zapowiedział, że jeszcze w tym roku, we współpracy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zostanie w Bydgoszczy zorganizowana międzynarodowa konferencja poświęcona przyszłości żeglugi śródlądowej w Polsce. Duży nacisk

WODNIAK

BYDGOSKI

Bydgoszcz, lipiec 2018

ISSN 2353-706X

Numer 2 (352)

GRZEGORZ GRABOWSKI

W Bydgoszczy powstanie centralny Urząd Żeglugi Śródlądowej

położony będzie na niej na przyszłość drogi wodnej E-70 łączącej Wisłę z Odrą – *Obie największe rzeki Europy – Ren i Dunaj tętnią życiem* – przyznał europoseł Kosma Złotowski – *Uznaliśmy, że w tak powinno się dziać również w Polsce.*

Nie ma cały czas jednak ostatecznego rozstrzygnięcia przebiegu drogi wodnej E70, czy będzie to nadal Noteć wraz z Kanałem Bydgoskim, czy uzyskanie wyższego poziomu żeglowności będzie wymagało mniej-

szej lub większej korekty przebiegu. Nie bez powodu Niemcy w latach 40-tych opracowali koncepcje przebiegu nowego Kanału Bydgoskiego, na północ od miasta (obecnie tereny te zostały już zabudowane, chociażby w Nowym Fordonie). Wiceminister poinformował, że 8 lutego planowane jest otwarcie ofert w przetargu na opracowanie studium wykonalności dla rzeki Wisły i drogi wodnej E70. Ma być to kluczowy dokument dla przyszłości drogi wodnej E70.



fol. Dariusz Gackowski

Nowe życie starej stoczni

Stocznia Lloyd'a przy ul. Fordońskiej, należąca w okresie Polski Ludowej do Żegluga Bydgoskiej ma szansę ożyć w nowej formule.

Rozpoczęła ona swoją działalność w 1867 roku. Była jedną z trzech stoczni funkcjonujących w Bydgoszczy i zajmowała obszar sięgający aż do Siernieczka. Początkowo była zakładem wielobranżowym, produkując między innymi wyposażenie gorzelni. W kolejnych latach próbowała różnych możliwości rozwoju, przekształcania produkcji i powiększania kapitału.

W końcu zdecydowano się na wejście w przemysł stoczniowy. W latach 1915-1920, stocznia zmonopolizowała obsługę remontową Żegluga na Dolnej Wiśle. Barki z Bydgoszczy nie miały większej konkurencji. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości zmieniło się kierownictwo firmy. Od tamtej pory, aż do drugiej wojny światowej weszła w skład firmy Lloyd Bydgoski.

W jej radzie nadzorczej zawsze uwzględniany był Prezydent Miasta. Po wojnie, po znacjonalizowaniu, firma ta jako Żegluga Bydgoska odbudowywała dawną pozycję i rozwijała się aż do lat siedemdziesiątych minionego wieku. W czasach największej prosperity posiadała ponad sto barek motorowych, sporo zwykłych, a także tzw. holowniki oraz pchacze, przewożąc towary po niemal całej Europie.

Po wielu perypetiach własnościowych stocznia przy ul. Fordońskiej przejęła firma Les Higiena Łukasza Glińskiego, który zdecydował się na remont obiektu. 24 stycznia 2018 roku w ramach Drzwi Otwartych oprowadził on gości po budynku, opowiedział o jego przeszłości oraz o kolejnych fazach remontu. W uzyskaniu odpowiedzi na kluczowe pytanie – co się w nim znajdzie – mają pomóc mieszkańcy za pomocą specjalnych ankiet. – Sam chciałbym, że był to obiekt otwarty dla mieszkańców. Widzę go jako ambitne miejsce eventowe połączone z inkubatorem przedsiębiorczości. Jednym z pomysłów tematycznych jest skorzystanie z bliskości Brdy i postawienie obok budynku stacji kajakowej

Zapowiedzi zmian na polskich rzekach

W marcu 2017 roku prezydent Andrzej Duda ratyfikował „Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym”. Umowa zobowiązuje nas do utrzymywania korytarzy rzecznych w co najmniej czwartej klasie żeglowności – koryta należy pogłębić przynajmniej do 2,5 m. Rządowe plany na lata 2016-2030 przewidują regulację oraz zwężenie rzek i pokawałkowanie ich zaporami. Przebudowa ma objąć odcinki trzech europejskich dróg wodnych: E30 – poprzez m.in. Odrę i Dunaj zepnie Świnoujście z Bratysławą; E40 – Wisłą, Bugiem i Dnieprem połączy Gdańsk z Odessą; a E70 – przez Wartę, Noteć i Kanał Bydgoski zleje Odrę z Wisłą i połączy Rotterdam z Kłajpedą. Szacowany koszt to 80 mld zł.

– Realizacja tego pomysłu oznacza zniszczenie polskich rzek. Są za małe i za płytkie, więc trzeba je będzie przekopywać i przegradzać – uważa dr Przemysław Nawrocki, biolog i ekspert WWF Polska, od lat specjalizujący się w gospodarce wodnej. – Unicestwimy kilkadziesiąt rejonów chronionych, w tym objętych programem Natura 2000.

W grudniu 2017 roku Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydała zgodę środowiskową na budowę nowego stopnia wodnego na Wiśle, w Siarzewie koło Ciechocinka. To kolejna sztandarowa inwestycja PiS, ale popierana przez lokalną PO. Ma kosztować 2,2 mld zł. Zbuduje ją stworzone przez „dobrą zmianę” Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie”. Cel? Ochrona powodziowa (obecnie eksperci podważają sensowność ochrony powodziowej poprzez budowę tam; uważają, że skuteczniejsze jest przywracanie rzekom ich naturalnego biegu) i produkcja prądu. Nowa tama ma powstać do 2025 r. Będzie oddziaływać na obszary chronione unijnym programem Natura 2000 i jeszcze bardziej zaburzy wędrówkę ryb lososiojących i transport mułu rzecznoego w Wiśle. Gdy bydgoska RDOŚ odmówiła zgody na budowę, minister Szyszko zmienił jej dyrektora i zastrzeżenia znikły.



fol. Dariusz Gackowski

BRONISŁAW DRACZYŃSKI

Zdejmijmy godzinę policyjną z Brdy

Szanowni marynarze, motorowodniacy i wszyscy pływający! Pomóżcie walczyć o zdjęcie zakazu pływania od zmierzchu do świtu po naszej Brdzie!

Nie jest to wymysł Dyrektora Żegluga Śródlądowej w Bydgoszczy, lecz zarządcy odcinków wodnych w Gdańsku i Poznaniu. Pytań się cisnie bez liku. Na odcinku Brdy – służa miejska Brdujście mosty są oznakowane, znaki narzeżne ustawione. Rzeka nie zamknięta, ale

wieczorem... łańcuch z kłódką. Pamiętam, tak było w NRD, ale oni bronili swojego socjalizmu. Od okresu międzywojennego pływały duże jednostki, holowniki parowe ciągnące barki w górę i w dół. Kolejno holowniki motorowe, a od sześćdziesiątych lat ubiegłego wieku barki motorowe. Nikt nie zablądził po ciemku, nie posiadali GPS-u, kamer, nawigacji satelitarnej, tylko latarnie naftowe, później elektryczne. Jednostki o długości do 57 m i szerokości 7,5-8 m.

Nasza niezapomniana „Odyna” wracająca z rejsów do Torunia, Ciechocinka czy Chełmna z wycieczkami, pielgrzymkami około godziny drugiej w nocy do miasta, nie musiała nocować w krzakach i czekać do świtu. Ba, ale zarządzaniem ruchem wodnym zajmowali się praktycy. Dla wszystkich tych ludzi priorytetem było pływanie i nabieranie doświadczenia przez kolejnych adeptów sztuki marynarskiej, zadowolenie pasażerów oraz ich powroty na kolejne rejsy. Przypomnę, że nie w tak odległym czasie Żegluga Bydgoska uprawiała żeglugę całodobową a panowie z „ruchu” bez obecnych cudeniek techniki wiedzieli wszystko o flocie, tak w dzień jak i w nocy.

Kochani zarządcy, wodę trzeba poznać, pokochać i widzieć korzyści z niej płynące. Ja tu myślę o wodzie, po której się żegluje, a nie o tej z wanny, prysznicza czy czajnika. Urokliwa jest Brda do Tesco, jasna. Dalej to już tajemnicza, cicha nazywana przez nas Amazonką. Kto to zobaczy, to po zmierzchu wraca ponownie, a jak jeszcze opowie się trochę anegdotek to Brda Bydgoska w pamięci pozostaje na zawsze.

Którędy mają przyplwać do nas turyści ze wschodu czy zachodu? Zarządcy wodni wymyślili remont śluz – no i chwala. Miejska zacznie zaliczać kolejne rocznice otwarcia. Teraz dociera informacja, że Poznań na swoim odcinku będzie remontował śluzę po 2 lata jedną, czyli przez 8 lat. A przecież pieniądze można odkładać i wykonać remont jak w całej zachodniej Europie się wykonuje – szybko, odpowiedzialnie, dla dobra wodniaków i turystów oraz korzyści finansowych dla miasta. Zachodni wodniacy tak by nie postępowali i nad śpiącą Notecią, Kanałem, Brdą i Wisłą byłoby słycać szum motorów.

Pływa po Brdzie mały stateczek *Ondyna XXI*, na pokładzie którego gościliśmy osoby z pierwszych stron gazet. Wojewodów, prezydentów i burmistrzów miast. Lekarzy, świat artystyczny, sportowców, przedstawicieli biznesu, nauki z kraju i innych stron świata, a także osoby duchowne.

Na nim odbywają się różne imprezy ze ślubami włącznie.

Podczas rejsów opowiadamy historie mijanych miejsc oraz budowli, które to w krótkich opisach powinny znajdować się w przewodniku turystycznym o tym szlaku. Ubarwiamy to ciekawostkami i legendami.

Pierwszą opowiadaną przez nas anegdotką jest *most zakochanych*, gdzie po rozstaniu pary zdejmują chęć zdjęć wcześniej założoną kłódkę. Kluczyk oczywiście leży w rzece - więc skaczą, szukają klucza. Znajdują, ale okazuje się, że on nie pasuje. Czarna rozpacz. No i tu z pomocą przychodzi pan z pobliskiego parkingu, który za drobną opłatą użycza brzeszczota o każdej porze.

Prywatna elektrownia wodna. Dyktator swojego sobie-państwa sprzeciwia się upuszczaniu z Brdą - Młynówki wody. Poniósłby straty, a że pływający turyści, młodzi kajakerze i wiosłarze, mają problem z utrzymaniem się na wodzie, to go nie obchodzi. Zbyt silny

nurt z jazu spustowego powoduje wywrotki. Statki pasażerskie raz siadają na kamieniach, innym razem nie ma możliwości podjąć pasażerów z pomostu przy Wyspie i Rybim Rynku. Awarie pędników (śrub) są zagrożeniem bezpieczeństwa i przysparzają kosztownych napraw oraz mogą przyczynić się do uszkodzenia pomostów.

BRONISŁAW DRACZYŃSKI

Fakty i legendy, które usłyszysz na Ondynie XXI

Powinno być utworzone w Urzędzie Miasta stanowisko inspektora, czy doradcy do spraw szlaku wodnego przy Wydziale Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska. Po drodze mamy Wyspę Młyńską, Wyspę Św. Barbary z 18 południkiem. Przy moście Kazimierza Wielkiego mijamy tzw. *kozi raj*, gdzie to na opuszczonych działkach, w domkach mieszka około 80 kóz. Wyspa Wisielców - legenda jaką opowiadamy jest taka:

W tym miejscu była przeprawa gdzie trzej bracia przewozili podróżnych przez mokradła. Pewnego razu przeprowadził się kasztelan ze swą i piękną córką. Młodość ma swoje prawa, więc pomiędzy przewodnikiem a kasztelanką zaiskrzyło. Panna na różne sposoby starała się być zawsze w orszaku kasztelańskim. Ojciec zauważył to i zakazał służbie i córce udawać

się na przeprawę, jednak panna nie usłuchała ojca i udała się sama do przeprawy. Niestety pomyliła ścieżki i utonęła na bagnach. Ojciec poinformowany o tym zdarzeniu domyślił się o celu wyprawy córki i kazał wezwać trzech braci przewoźników by ukarać tego, do którego córka się wybrała. Każdy z braci twierdził, że to właśnie do niego, przez co kasztelan kazał wszystkich powiesić ku przestrodze dla innych, żeby osoby niskiego statusu nie wzdychały do szlachcianki. Wisieli tak długo aż pospadali, dlatego

teraz czasem po zmroku słychać chichoty i wzdychania upiórów.

Na tratwach koło Zakładów Papierniczych Sklejka mamy kolonię ptactwa wodnego. Rybitwy, kormorany, czaple czarne, siwe, nurogęsi, kaczki i inne. Po tratwach zakrada się na polowanie lisek.

Można by rozwijać różne opowieści o Brdzie w nieskończoność. Jedno jest pewne - wszyscy są nimi zachwyceni.

KRYSTYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Cykliczne spotkania rodzin szyperskich

Pierwsze spotkanie w roku 2018 odbyło się 25 stycznia. Przybyło tylko 25 osób. Wiadomo - jak to w styczniu bywa; pogoda była mroźna, dla niektórych naszych seniorów nieodpowiednia...

W trakcie spotkania nie zabrakło rozmów przy kawie, nowinek. W drodze powrotnej mogliśmy z pokładu *Lemary* obejrzeć pięknie iluminowane centrum miasta przybrane w świąteczno-noworoczne ozdoby-girlandy, anioły itp.

Spotkanie 22 lutego zdominował temat oddanego właśnie do użytku odrestaurowanego budynku po byłej Bazie Przeładunkowej przy ul. Fordońskiej (przed skrzyżowaniem z ul. Sporną). W budynku tym mieściła się niegdyś hala produkcyjna. Na spotkaniu obecny był właściciel owego obiektu. Rozmawiał z przybyłymi o zamiarze zakupu i ewentualnego sprowadzenia do bazy jakiegoś statku, który należał dawniej do floty żegluga śródlądowej.

W kolejny czwartek, tj. 22 marca na barce *Lemara* o godzinie 13:00 odbyło się zebranie Związku Właścicieli i Spadkobierców Żegluga Śródlądowej. Po zebraniu o godzinie 16:00 odbyło się cykliczne spotkanie członków rodzin wodniackich.

Miejskie Centrum Kultury zorganizowało spotkanie z człowiekiem, który tak jak my mocno związany jest z wodą - Tadeuszem

Żurkiem. T. Żurek jest autorem książki „*Śródlądowe drogi wodne w województwie kujawsko-pomorskim i ich wykorzystanie*”. Podczas spotkania autor omówił historię wykorzystania dróg

wodnych w okresie międzywojennym, w czasach okupacji oraz w bliższych nam latach siedemdziesiątych XX wieku. Przedstawił też perspektywę ewentualnego wykorzystania tych dróg w przyszłości, stawiając w pierwszej kolejności na rozwój transportu turystyczno-krajoznawczego. Po wykładzie wywiązała się gorąca dyskusja, ponieważ na sali obecni byli ci, którzy pływali lub nadal jeszcze pływają po śródlądowych drogach wodnych.



Barka „Lemara” - spotkanie z Tadeuszem Żurkiem, fot. Dariusz Gackowski

KRYSZYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

5 lat „Lemary”

Przeglądając wycinki z codziennej prasy z poprzednich lat, zainteresowałam się artykułem Wojciecha Mąki, przedstawionym w *Ekspresie Bydgoskim* z 29.06.2013 roku.

Autor tego artykułu pisze, cyt: „Barka o dźwięcznej nazwie *Lemara* od kilku dobrych dni cumuje przy nabrzeżu Starego Portu. To kawałek historii żeglugowej miasta, która niebawem zostanie przekształcona w muzeum.

Mija prawie 5 lat od tego momentu, i z satysfakcją można odnotować, że dzięki decyzji prezydenta miasta Rafała Bruskiego, barką zaopiekowało się Miejskie Centrum Kultury.

Już wielu mieszkańców miasta nie wyobraża sobie jej braku przy nabrzeżu obok zabytkowych spichrzy.

Jest to muzeum ludzi wody, żywe muzeum sztuki szyperskiej, miejsce w którym organizuje się szereg imprez kulturalno-oświatowych, zarówno dla dorosłych jak i dla dzieci. Odbywają się na niej różne spotkania, wystawy, warsztaty, konferencje, koncerty, wieczory literackie mające na celu promowanie tematów związanych z wodą. LEMARA jest też miejscem, w którym spotykają się rodziny szyperskie, przychodzą tu również byli pracownicy P.P. Żegluga Bydgoska. Są to spotkania ludzi, którzy ukochali wodę.

Na barce odbywają się spotkania członków kolegium redakcyjnego *Wodniaka Bydgoskiego*.



fol. Dariusz Gackowski

O Ś W I A D C Z E N I E

Cieszę się i dziękuję Panu, że ukazał się mój reportaż pt.: „Rozmowa w marinie nad Kanałem Finow w Eberswaldzie” z usuniętymi moimi błędami stylistycznymi w bydgoskim „Wodniaku” w numerze 4 (350) z listopada 2017.

Jednak nie wiem jak zaistniała sytuacja, że pod tym reportażem, ukazało się „Sprostowanie” podpisane moim imieniem i nazwiskiem. Jednoznacznie stwierdzam, że nie napisałem opublikowanego tekstu pod tytułem „Sprostowanie”, które ukazało się w bydgoskim „Wodniaku” o numerze 4 (350) z listopada 2017.

Jak dotychczas nie składałem żadnego sprostowania na łamach bydgoskiego „Wodniaka”.

Budowanie pomostów między ludzkich, na uczciwych zasadach, było i nadal pozostaje moją niezłomną nadzieją, której chcę służyć.

Jednocześnie niech mnie będzie wolno publicznie podziękować Panu Redaktorowi Naczelnemu za zrozumienie moich nie zawsze udolnych usiłowań.

Uprzejmie proszę o zgodę Pana na opublikowanie tego oświadczenia na łamach kolejnego „Wodniaka”.

Z poważaniem

Krzysztof Stefan Piosik-Wagner

Redakcja „Wodniaka Bydgoskiego” potwierdza, iż pod tekstem „Sprostowania” z numeru 4 z 2017 roku omyłkowo pojawiło się nazwisko Pana Krzysztofa Stefana Piosika-Wagnera.



HUBERT OSTOJA-DYBOWSKI

Spichrze nad Brdą

Brdą się kołyszą dostojne wiekami
Od szwu dachówek aż po ciemność piwnic
W żebrach szerniałych trzeszczą wspomnieniami
Choć wzrok otwarty deskami okiennic

Barki brzuchate przywołują z ziarnem
Mowę niemiecką i polskie przekleństwa
Truchty furmanek targowisko gwarne
Noce matrosów spite do szaleństwa

Spichrze co rodne bywały towarem
Dzisiaj ugrzęzły w muzealnej nudzie
Tuczają wycieczki fotografii czarem
Gdy schodzą Bydgoszcz w turystycznym trudzie

WODNIAK
BYDGOSKI
ISSN 2353-706X



Redaguje kolegium: **Krzyszyna 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.