

Mija 50 lat jak w Bydgoszczy nagrywano sceny do filmu „Czterej pancerni i pies” oraz do filmu „Sąsiedzi”. Miasto Bydgoszcz i Bydgoski Węzeł Wodny przysłużyły się ekipie filmowej zespołu „Syrena” do nakręcenia części odcinków słynnego serialu „Czterej pancerni i pies”.

Film reżyserował Konrad Nałęcz. Kolejne pokolenia oglądają serial, który nadal cieszy się popularnością, o czym świadczą informacje ukazujące się w lokalnych mediach, a szczególnie przy „okrągłych” rocznicach.

Był rok 1968 – bydgoszczanie, szczególnie ci najmłodszy z ciekawością przyglądali się jak epika filmowa realizuje poszczególne sceny filmu... Zdziwieni byli tym, jak często, po kilka razy powtarzano niektóre sceny.

Miałam to szczęście, że byłam bardzo blisko tej całej historii, gdyż wiele ujęć kręconych było przy Rybim Rynku, przy „Pałacyku Lloyd’a”, w którym mieściła się siedziba dyrekcji Żeglugi Bydgoskiej, w której pracowałam. Dzisiaj już jako długoletnia emerytka tego przedsiębiorstwa, z przyjemnością wspominam te chwile, gdy miałam okazję zobaczyć z bliska pracę filmowców. W dniach, kiedy kręcono sceny na obiektach pływających na Brdzie i w okolicy toru regatowego – musiał być zamknięty szlak żeglugowy dla licznych w tym okresie obiektów pływających.

Najważniejsze sceny jakie wykonała na Rybim Rynku to: zdobywanie przez wojsko polskie i radzieckie miasteczka Ritzén, które zostaje zalane podczas wysadzenia bramy śluzowej.

Plac do kręcenia tych scen przygotowywało wojsko, układając worki z piaskiem od strony rzeki Brdy w wysoki wał, który nie przepuszczał wody z zalanego planu. Rybi Rynek od ul. Grodzkiej w kierunku rzeki obniżał się i ta nierówność pozwoliła na zalanie tego placu.

Natomiast w budynku naszej dyrekcji zostały zamurowane do połowy te okna, które znajdowały się w pomieszczeniach suterenu, tak aby woda nie wdarła się do budynku.

My, pracownicy byliśmy również obecni podczas kręcenia różnych scen (całe noce). Dla przykładu znaną aktorkę Polę Rakę, odtwarzającą rolę Marusi przywieziono na plan późną nocą. Aktorzy w czasie pobytu mieszkali w bursie przy ul. Koszarowej na Błoniu.

Bardzo zadowolony był mój 18-letni brat, który mógł ze mną być i obserwować nocną pracę filmowców.

Oprócz mnie było też sporo koleżeństwa, pracowników Ż.B. i z zaciemnionego budynku wspaniale widzieliśmy cały plac.

Ponieważ okres wojny, o którym traktowały odcinki kręcone w Bydgoszczy to wczesna wiosna, a czas kręcenia filmu to sierpień – przeszkadzały wówczas liście na drzewach przy budynku dyrekcji. Znalazł się na to rada i pracownicy z ekipy ręcznie obrywali liście.

Dzisiaj technika jest zupełnie inna, ale wówczas...

Nocą – błyski od padających pocisków, rac to nic innego jak paląca się magnezja na paterach umieszczonych na wodzie. Natomiast piana na falach zalewających miasteczko, to wymieszany w wiadrze proszek do prania „IXI”, wylewany na powierzchnię wody.

Miasteczko Ritzén zdobyte (Pałacyk Lloyd’a odgrywał rolę siedziby gestapo) i do tego budynku wbiegają pancerniacy z Jankiem i Marusią na przedzie, a przed nimi do budynku wbiega Szarik.

Byliśmy w budynku, więc widzieliśmy, że tam stał treser psów (dla potrzeb filmu były dwa psy – rasy owczarek niemieckiej i w ręce trzymał spory kawałek kielbasy. Pies to czuł i biegł do tego smakołyku.

WODNIAK

BYDGOSKI

Bydgoszcz, październik 2018

ISSN 2353-706X

Numer 3 (353)

STEFAN PASTUSZEWSKI

Żegluga, żegluga...

Pięknie brzmi to słowo. Każdy by chciał spoglądać na statki płynące Brdą. Najlepiej co 5 minut jeden, tak jak drzewiej bywało.

Życzeniowość jest jedną z cech polskiego charakteru, o ile taki standartowy charakter można opisać. Niemniej życzeniowość – jak zauważył już Melchior Wańkowicz – dość często w naszych wypowiedziach się pojawia, począwszy od „zwykłych” ludzi, a na „niezwykłych” politykach kończąc.

W każdym razie, aby żegluga pojawiła się na Brdzie, Kanale Bydgoskim, Noteci i Warcie aż do Odry, potrzebny jest rachunek ekonomiczny, bo nikt z wyjątkiem pasjonatów turystyczno-hobbystycznych żeglugi towarowej bez tego rachunku nie uruchomi. Siadam więc z wybitnym znawcą żeglugi, jej przeszłości i teraźniejszości Franciszkiem Manikowskim i liczymy. Współczesna jednostka towarowa ma co najmniej 80 m długości, a wszystkie śluzy w Bydgoskim Węźle Wodnym, z wyjątkiem śluzy w Brdujściu, są 60-metrowe.

Do tego dochodzą zakola, w których 80-metrowy statek zaklinowałby się.

Przestajemy liczyć...

Dopóki nie będzie dróg wodnych, dopóty nie będzie żeglugi. Proste?



foto: Dariusz Gackowski

KRYSTYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Czterej pancerni i pies

Oprócz zawodowych aktorów było też wielu statystów, którzy odgrywali np. uciekających Niemców przed nacierającym wojskiem. Uciekinierzy prowadzili wózki z dobytkiem, wozy konne, na których umieszczono także starców i dzieci.

My oglądaliśmy sceny kręcone na Rybim Rynku, a koledzy z grupy załóg pływających opowiadali nam jak były kręcone sceny na barce i na holowniku na Brdzie i w okolicach Bydgoszcz-Wschód. Zabawna wydawała się im scena, w której Tomek Czereśniak, którego odgrywał Wiesław Gołas, będąc na barce, odpycha bosakiem minę, która za chwilę wybuchła...

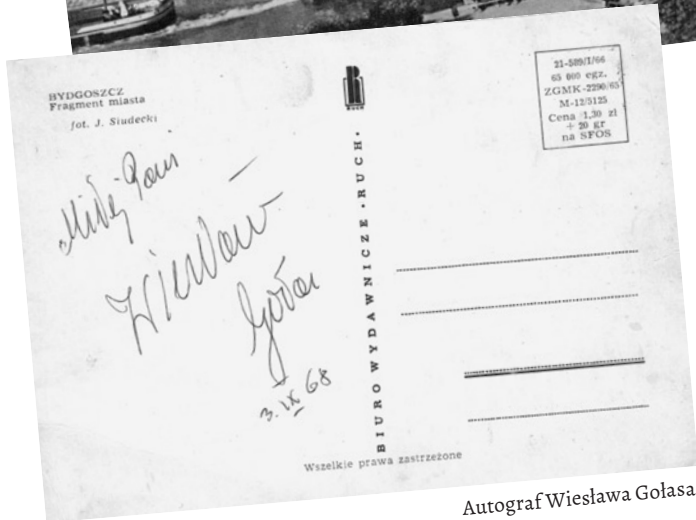
W tym okresie zorganizowano spotkanie z ekipą filmową i głównymi wykonaw-

cami w świetlicy nie istniejącego już Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego przy ul. Marcinkowskiego. Natomiast w świetlicy naszego przedsiębiorstwa przy ul. Grodzkiej przygotowywano posiłki dla ekipy. W czasie krótkich przerw w pracy, aktorzy odpoczywali w budynku dyrekcji albo na statku „Ondyna”. „Ondynę” szczególnie polubił Franciszek Pieczka. Młodzi pracownicy żeglugi pragnęli zdobyć autografy swych ulubionych aktorów, a starsi dla swoich dzieci. Pobraliśmy więc w dziale administracji bloki techniczne i ciężliśmy nożyczkami na kartki wielkości pocztówki.

DOKOŃCZENIE NA STRONIE 2

CIAĞ DALSZY ZE STRONY 1

Czterej pancerni i pies



Autograf Wiesława Gołasa

Przy takiej pracy zastał nas Wiesław Gołas i ochoczo nam pomagał. Następnie karton podpisywano po kolei. Janek, Grigorij, Gustlik i Tomek.

Teren pracy ekipy filmowej był odgrodzony sznurkiem od ulicy Grodzkiej, Mostowej, Podwala. Często reżyser przez tubę prosił „gapiów” o przesunięcie się, bo są widoczni w obiektywie. Natomiast kiedy kończyli pracę o godz. 10.00 – to ekipa na ten moment przerywała kręcenie filmu, abyśmy mogli szybko wyjść z budynku...

Nie minęło kilkanaście dni, a w Bydgoszczy pojawiła się kolejna ekipa filmowa. Nagrywała tym razem film pt. „Sąsiedzi”. Był to film historyczny, mówiący o pierwszych dniach wojny w Bydgoszczy.

Przy kręceniu tego filmu obserwowaliśmy, jak odgrywający różne sceny aktorzy i statyści przemieszczają się z budynku Poczty Głównej przez mury i dalej wpław przez rzekę do budynku przy ul. Grodzkiej. Od strony spichrzy – grupa żołnierzy z oficerem w polskim mundurze, na głowie rogatywka. Przystojny oficer to nie kto inny jak Jan Machulski. Z budynku naszego biurowca strzelano z karabinu maszynowego.

W przerwie kręcenia filmu, podbiegali pod okna chłopcy, a my garściami wyrzucaliśmy im łuski od naboju.

Reżyser filmu i kamery, były ustawione przy wejściu do Teatru Kameralnego. Gdy mijala przerwa, to wszyscy wracali na miejsca. My cichutko stoimy w pokoju za strzelającymi z karabinów, lecz w tym pokoju znajdował się stary biały piec kaflowy a przy nim stała koleżanka Sabina, która nosiła duży czarny kok. Nagle słyszymy przez tubę głos reżysera:

– Proszę, aby pani w czarnym koku odsunęła się od pieca.

Moje wspomnienia z kręcenia filmu znalazły się z książce „Czterej pancerni i pies – śladem sagi filmowej w Bydgoszczy”.

Autorem książki jest Tomasz Izajasz – kustosz muzeum Kanału Bydgoskiego i nauczyciel historii III LO.

W tamtym okresie wszyscy z zaciekawieniem czekali na każdy kolejny odcinek śledząc losy Janka Kosa i Marysi, Gustlika i Honoraty i całej załogi czołgu *Rudy 102*. Dzieci w podwórkach czy w parkach, bawiły się w „pancernych”.

Film „Sąsiedzi” o wrześniu 1939 roku, który reżyserował Aleksander Ścibor-Rylski, a szczególnie praca filmowców, również przyciągał rzesze bydgoszczan.

Centrum miasta zmieniło oblicze, pojawiły się na ulicach słupy ogłoszeniowe, na budynkach flagi niemieckie, szyldy i nazwy w języku niemieckim. Okna w budynkach zaklejano białymi papierkami na krzyż (podobno chroniło to szyby przy wybuchach pocisków artyleryjskich czy bomb lotniczych). Po mieście poruszały się wozy konne oraz stare wozy tramwajowe. Ten film w swej wymowie był bardziej tragiczny – sceny rozstrzeliwania bydgoszczan, łapanki, prowadzenie ludzi pod lufami karabinów. Grupy żołnierzy niemieckich na ciężkich motocyklach. Na mnie te sceny robiły silne wrażenie. Tak jak sceny kręcone do serialu „Czterej pancerni i pies” przyjmowałam z lekkością, to te przynębiły. Film w centrum miasta kręcono z dużym rozmachem, tym bardziej, że budynki oddawały klimat tamtego okresu, bo nie ucierpiały dużo w czasie działań wojennych.

Przypominam sobie taki moment – wracałam z pracy (z ulicy Grodzkiej) do domu przy ul. Garbary. Nie mogłam dojść do domu, bo akurat kręcono sceny przy ulicy Królowej Jadwigi; żołnierze w niemieckich mundurach na motocyklach, aż ciarki szły po plecach.

Z daleka widziałam jak w okolicach Mostu Królowej Jadwigi tworzone sztuczną mgłą. Trzeba było bowiem zasłonić budynek mieszkalny przy ul. Bulwarowej, którego przed wojną nie było. Był więc widoczny tylko okazały budynek Dyrekcji Kolejowej.

FRANCISZEK MANIKOWSKI

Wodniackie pasje

Kontynuując rozpoczęty prezentacją twórczości kpt. żegl. śródl. Stanisława Fidelisa cykl „Wodniackie Pasje”, „Wodniak Bydgoski” pragnie swoim czytelnikom zaprezentować wyjątkowe zdolności kapitanów, szyprów i ich synów oraz pozostałych członków załóg, których pasją było budowanie pływających modeli statków i barek. Swoje dzieła tworzyli z ogromną precyzją, dokładnością i starannością.

Jednym z nich był wszechstronnie uzdolniony, niezwykle pracowity i bardzo konsekwentny w realizacji swoich zamierzeń, nieżyjący już dziś, bratanek właściciela barki „LEMARA” Arnold Schmidt. Dowodem Jego niesamowitych zdolności jest niewątpliwie przedstawiony na fotografiach poniżej, wykonany z blachy systemem lutowania, model holownika portowego. Napęd główny modelu o wymiarach L=65 cm × B=24 cm stanowi silnik elektryczny zasilany baterią. Wszystkie elementy wyposażenia jak windy kotwiczne, żurawiki łodziowe, drzwi itp. zgodnie z oryginałem są ruchome.

Zakres wiedzy i umiejętności Arnolda Schmidta, którego bez przesady można nazwać „złotą rączką”, obejmował również wiele dziedzin od mechaniki począwszy na kulinariach kończąc. Przykładem Jego „uniwersalności” może być artykuł zamieszczony w archiwalnym już numerze „Wodniaka Bydgoskiego” z marca 1983 roku. W tekście zatytułowanym „Wodniackie sprawności” napisano: „Czy jest jeszcze ktoś w żegludze, kto próbował piętrowego tortu wykonanego przez Arnolda Schmidta”.

Kolejnym dowodem świadczącym o wyjątkowych zdolnościach manualnych pana Arnolda jest wykonana z drewna, przypominająca swym kształtem barcę „LEMARA”, tabliczka wizytowa. Wizytówka, którą zdobią



precyzyjnie, wypilowane i wypolerowane, wycięte z mosiężnej blachy litery, jest pamiątką jaką Adolf Schmidt właściciel barki „LEMARA” otrzymał od swego bratanka z okazji wprowadzenia się do nowego mieszkania. Kto dzisiaj wpadłby na pomysł, żeby stryjostwu sprawić tak wyjątkową, własnoręcznie wykonaną pamiątkę.

Reasumując, zdecydowanie można stwierdzić, że pozytywne wrażenia towarzyszące oglądającym model statku nie wzbudzą zdziwienia, lecz w pełni zasłużony podziw.

Redakcja Wodniaka Bydgoskiego zwraca się z prośbą o udostępnienie fotografii modeli autorstwa państwa dziadków, ojców, krewnych i znajomych, stanowiących niewątpliwie cenną pamiątkę rodzinną. Gwarantujemy że, uzupełnione krótką informacją dotyczącą eksponatu fotografie wrócą do właścicieli.

Zdjęcia prosimy przysyłać na adres e-mail: manikowskifraneciszek@gmail.com, względnie MMS-em na numer telefonu 601 961 275.

FRANCISZEK MANIKOWSKI

„MARIE LUISE”

Kolejnym przykładem wysokiej klasy sztuki brandenburskich stoczniovców, był zbudowany w pięknym wiemannowskim stylu, holownik parowy jednośrubowy, o dźwięcznie brzmiącej nazwie „MARIE LUISE”. Statek na zlecenie przyszłego właściciela, którym był Carl Spiegelberg z Hohensaaten, w 1913 roku z Nr bud. 169, zbudowała Stocznia Braci Wiemann w Brandenburgu. [Gebruder Wiemann, Brandenburg]

Całkowita długość jednostki wynosiła 29,15 m, szerokość 6,15 m, zanurzenie 1,39 m.

Serce statku stanowiła trzy cylindrowa maszyna parowa potrójnego rozprężania o mocy 320 KM również wiemannowskiej produkcji.

Carl Spiegelberg eksploatował statek do 1917 roku, kiedy to nastąpiła zmiana właściciela. Nowy armator Martin Blecke z Hohensaaten zmienił nazwę na „MARTIN”.

W 1919 roku „MARTINA” przejmuje Friedrich Blecke również z Hohensaaten.

W 1920 roku „MARTIN” przemianowany na „DAMCO – 18” trafił do Duisburg Ruhrorten Schleppverein, Duisburg. Zasilając flotę nowego armatora, statek z powodzeniem można było wówczas zaliczyć do grona reńskich holowników. Trwająca ponad 20 lat przygoda z Renem zakończyła się w 1943 roku, kiedy ponownie powrócił na Odrę, po której pływał do końca wojny.

Ofensywa Armii Czerwonej, przechodzący w 1945 roku front i związane z nim działania wojenne, skutkowały zatopieniem statku w Szczecinie. Przekazany Związkowi Radzieckiemu w ramach reparacji wojennych, został przez Rosjan wydobyty, jednak po niedługim czasie ponownie zatonał. Po ostatecznym podniesieniu z dna Odry na przełomie 1946/7 roku, został przeholowany do Szczecińskiej Stoczni Rzecznej, gdzie przeszedł związany z odbudową remont kapitalny. W 1947 roku jako „WARYŃSKI”, zasilą raczkującą jeszcze wówczas flotę nowopowstałego przedsiębiorstwa żeglugowego Polska Żegluga na Odrze sp. z o.o. Wrocław z Ekspozyturą w Szczecinie.



Ostatnie lata „Stargard” operując na wodach portowych Gdańska i Gdyni spędził w Żegludze Bydgoskiej. Na zdjęciu w zestawie sprzężonym z barką „Ż-2077” ex „JAN”, której właścicielem był szypcer Wiktor Landeck.



H/P „Stargard” z profilu lewej burty, „pozuje do zdjęcia” na Martwej Wiśle w Gdańsku.



„Stargard” z barką na holu w barwach Żegluga na Odrze.

Następnie bez zmiany nazwy, od 1949 roku pływa w barwach powstałej w ramach reorganizacji, Państwowej Żegludze Śródlądowej we Wrocławiu.

Dopiero w 1951 roku Rosjanie definitywnie zrzekli się praw do statku, który po kolejnej reorganizacji przedsiębiorstw żeglugowych przemianowany na „STARGARD”, trafia do P.P. Żegluga na Odrze. Ekspozytura Rejonowa w Szczecinie, W 1956 roku, ze szczecińskiej ekspozytury zostaje „przebazowany” do Ekspozytury Rejonowej w Kędzierzynie.

Ostatnie 20 lat swej pracowitej służby „STARGARD” spędził kolejno w P.P. Bydgoska Żegluga na Wiśle, Bydgoszcz. Ekspozytura w Gdańsku i P.P. Żegluga Bydgoska. Bydgoszcz, gdzie trafił jesienią 1959 roku. Operując na wodach portowych Gdańska i Gdyni oraz Zatoki Gdańskiej, wykonywał prace związane z holowaniem barek bez własnego napędu, wchodzących w skład floty swego nowego armatora.

Zabawnie brzmiała nazwa statku w interpretacji niektórych szyperskich dzieciaków. Na przykład mały Wojtek nazywał holownik „Staryrator”.

W swój ostatni rejs wyruszył z Gdańska w 1969 roku. Po drodze zawinął do Portu Handlowego Żegluga Bydgoskiej w Bydgoszczy, skąd po zabunkrowaniu węglem przez nie dbającą o „szczegóły” załogę, przechylony na prawą burtę, zatrzymując się być może „na pożegnanie” przy Placu Solnym w samym centrum miasta, kontynuował swą podróż do stoczni złomowej w Czarnkowie nad Notecią.

Po dotarciu do celu, poddany działaniu palnika acetylenowego, pocięty w 1969 roku na złom trafił do „statkowego piekła” czyli hutniczego pieca.

Dokumenty i konsultacje

W jednym z biur Departamentu Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego pracuje **Stanisław Wroński**, będący Pełnomocnikiem Marszałka województwa kujawsko-pomorskiego do spraw dróg wodnych. W imieniu redakcji „Wodniaka Bydgoskiego” zwróciłem się z zapytaniem do Pana Pełnomocnika o możliwość przybliżenia zagadnień będących w kręgu zainteresowań biura.

A o to niezmienniony tekst udzielonego wywiadu:

– Jaka jest pozycja Województwa Kujawsko-Pomorskiego na mapie dróg wodnych Polski?

– Województwo Kujawsko-Pomorskie zajmuje szczególne miejsce na mapie żeglugowej Polski.

U nas krzyżują się dwie międzynarodowe drogi wodne (MDW); E70 (Anтверpia – Kłajpeda) i E40 (Bałtyk – Morze Czarne), którego efektem było powstanie Bydgoskiego Węzła Wodnego. Region posiada kilkunastoletnią tradycję transportu wodnego w postaci połączenia w XVIII w. szlaków wodnych Wisły i Odry w formie Kanału Bydgoskiego i nadal istniejącej, a przodującej w przeszłości firmy żeglugowej – Żegluga Bydgoskiej. Sięgając głębiej w przeszłość, nie możemy pominąć potencjału handlowego i gospodarczego Torunia opartego głównie o wiślaną transport wodny.

To jest nasz potencjał, ale w ostatnich dziesięcioleciach nastąpiły zjawiska, które w sposób jednoznaczny pogorszyły potencjał żeglugowy dolnej Wisły. Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego skumulowała się większość problemów związanych z gospodarką wodną dolnej Wisły. Rozpoczęta w latach 60-tych XX w. budowa stopni wodnych, po oddaniu stopnia wodnego we Włocławku nie była kontynuowana. Działanie jedyne stopnia, zaniechanie budowy kolejnych i niedostateczne prace utrzymaniowe spowodowały przyspieszoną erozję denną, w wyniku której dolna Wisła, na odcinku od Włocławka do Torunia (procesy te przebiegają już w kierunku Bydgoszczy), dla celów żeglugowych została praktycznie zdegradowana. W wyniku upadku transportu wodnego, destrukcji uległy urządzenia hydrotechniczne temu transportowi służące.

– Co zrobiliście aby tę sytuację zmienić?

– Od kilkunastu lat jesteśmy członkami porozumień województw, przez które przebiegają ww. MDW E70 i E40, których zadaniem jest ich rewitalizacja. Współpracujemy z Regionalnymi Krajowym Zarządzeniem Gospodarki Wodnej (dziś z Wodami Polskimi) w sprawach dotyczących powstania Planu Gospodarowania Wodami i Planów Zarządzania Ryzykiem Powodziowym, w tym szczególnie w umieszczeniu w PGW, priorytetowej dla naszego regionu inwestycji – stopnia wodnego Sierzewo.

Inną formą naszych aktywności jest inicjatywa Pana Marszałka Piotra Całbeckiego, członka Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP, związana z aktywizacją gospodarczego potencjału polskich rzek i obszarów nadwodnych. Inicjatywa wiązała się również ze zwołaniem „okrągłego stołu” środowisk gospodarczych ze środowiskami ekologicznymi i konieczności sporządzenia interdyscyplinarnego dokumentu: „NARODOWEGO PROGRAMU REWITALIZACJI, ROZWOJU I WYKORZYSTANIA POTENCJAŁU GOSPODARCZEGO POLSKICH RZEK”.

Ponadto, Pan Marszałek jest członkiem w Komitecie Sterującego przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach, w którym reprezentuje pozostałe województwa nadwiślańskie. Ja – nieskromnie wspomnę – jestem członkiem Grupy Roboczej przy ww. Komitecie Sterującym. Ponadto, z racji wiodącej w kraju pozycji w tej sferze, wiele osób jest członkami krajowych gremiów związanych z tą problematyką, z Prof. Zygmuntem Babińskim z Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego na czele, który jest przewodniczącym Rady Promocji Żeglugi Śródlądowej i członkiem Krajowej Rady Gospodarki Wodnej.

– Jak wygląda wykorzystanie potencjału gospodarczego Wisły w naszym regionie?

– Wykorzystanie potencjału gospodarczego dolnej Wisły jest niewielkie ale jest to skutek jej obecnego stanu hydrologicznego i nawigacyjnego. Obecnie wykorzystywany jest na poziomie poniżej 10%, i to jest głównie w formie pozyskania zielonej energii elektrycznej hydroelektrowni na stopniu Włocławek. Pozostałe firmy znajdujące się na obszarze naszego województwa czerpią niewielkie korzyści wynikające z jej potencjału gospodarczego. Są to głównie usługi transportowe świadczone przez Żeglugę Bydgoską i firmy prywatne, wykorzystywanie wody dla celów technologicznych oraz rekreacyjno-sportowe, zarówno na samej wodzie jak i na obszarach nadwodnych.

Niestety najczęściej, co kilka lat odzywa się jej „potencjał” niszczyielski w postaci dużych powodzi. Nasz region i tak jest w miarę bezpieczny, gdyż odziedziczyliśmy ją w stanie uregulowanym jeszcze w XIX w. Naszym celem jest jednocześnie powiększanie (wykorzystywanie) tych korzyści i minimalizowanie potencjalnych strat. Jestem przekonany o możliwości i uzyskania konsensusu między wszystkimi, racjonalnymi środowiskami zajmującymi się tą problematyką.

Co aktualnie się dzieje w kontekście wykorzystania potencjału związanego z wykorzystaniem naszego położenia.

Podstawowym zadaniem naszego województwa jest realizacja stopnia wodnego Sierzewo, który zapewni nam podwójny efekt. Bezpieczeństwo istniejącego stopnia we Włocławku i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe na odcinku między nimi. Ponadto zostanie zahamowany proces przyspieszonej erozji dennej. Naszą intencją jest – z zachowaniem wymogów środowiskowych – budowa kolejnych stopni dolnej Wisły, a w efekcie: reaktywowanie wiślanej drogi wodnej, hydroenergetyki, retencji i przeciwdziałania stepowieniu Kujaw oraz racjonalnego zagospodarowania terenów nadwodnych.

A ponadto:

– Ponieważ za kilka lat, transport wodny będzie jedynym transportem, który będzie mógł wywieźć wzrastającą ilość towarów z polskich portów w głąb kraju, przygotowujemy się do realizacji, na obszarze między Bydgoszczą a Solcem Kujawskim, pierwszej nowoczesnej platformy multimodalnej na Wiśle – roboczo nazywanej Platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski – opartej na transporcie wodnym, kolejowym i drogowym, która jednocześnie ma pełnić funkcję tzw. portu zapleczonego dla morskich portów trójmiasta. Lokalizacja ta posiada wiele korzystnych uwarunkowań. Zlokalizowana jest w optymalnej odległości od portów morskich, do tego miejsca, w obecnym stanie mogą dopływać płytko zanurzeniowe kontenerowe barki, dostępny jest kilkusethektarowy obszar posiadający łatwy dostęp do drogi krajowej nr 5 i 10 oraz do krajowej sieci kolejowej. W tym celu, w ramach międzynarodowego projektu EMMA, sporządzamy Studium lokalizacyjne tej platformy.

– Planowana przeprawa promowa między Solcem Kujawskim a Czarnowem”, umożliwi połączenie drogowe między drogami krajowymi nr 10 i 80 i posiada łatwy do nich dostęp. Zapewni to aktywizację obszarów obu brzegów Wisły, oraz w wielu przypadkach uchroni Bydgoszcz przed dodatkowym, zbędnym ruchem drogowym.

– Zalew Włocławski jest jednym z największych akwenów w Polsce, ale mało wykorzystany. W tym celu dążymy do zagospodarowania go dla celów turystycznych i rekreacyjnych, na podstawie koncepcji rozwoju i zagospodarowania przestrzennego, które sporządziło Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego.

– Bydgoski Węzeł Wodny jest szczególnym miejscem na mapie dróg wodnych w Polsce i w naszym województwie. Od kilkunastu lat poddawany jest, zgodnie z posiadanym programem, głębszej i systemowej rewitalizacji, za co Bydgoszcz postrzegana jest jako niekwestionowany krajowy lider.

– Rząd RP w 2017 r. przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”, i opracowuje „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły”, w tym przystosowania jej do min. IV klasy drogi wodnej.

Ponieważ Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przewiduje sporządzenie dokumentu programowego dla dostosowania MDW E70 na odcinku Odra-Wisła w dalszym terminie, mając na względzie skutki przestrzenne, środowiskowe, infrastrukturalne i prawne związane z koniecznością zabezpieczenia możliwości rozwoju MDW E70 w min. IV klasie, które należy uwzględnić w strategicznych dokumentach naszych województw, widzimy zasadność i potrzebę pilnego **sporządzenia Studium przebiegu MDW E70 na odcinku Odra – Wisła**. Studium to zamierzamy sporządzić własnymi siłami województw, przez które ta droga wodna przebiega. Innym problemem jest obecny stan tego odcinka. Wypłylenia, zarastanie, brak wody i odpowiedniej głębokości tranzytowej, a zwłaszcza remonty śluz powodują, że szlak nie jest drożny na jego całej długości. Jest to problem powstałego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, z którym w tej sprawie współpracujemy na bieżąco.

– Atrakcyjnym i możliwym do zagospodarowania jest **wschodnia część Wielkiej Pętli Wielkopolski**, która na obszarze naszego województwa obejmuje Kanał Bydgoski, Kanał Górnonotecki, Noteć i Jezioro Gopło. Obecnie czynnymi działaniami w kierunku aktywizacji tego niezmiernie atrakcyjnego odcinka.

– Jak ta problematyka jest zapisana w dokumentach strategicznych województwa?

– Wisła – gospodarka wodna, mają szczególne miejsce w naszych planach strategicznych, w tym szczególnie w Strategii rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego – plan modernizacji 2020+, Planie zagospodarowania przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Ponadto pragnę zauważyć, że wszystkie zadania dot. naszego województwa znalazły się w ww. Planie Gospodarowania Wodami, który obecnie przechodzi proces akceptacji w Komisji Europejskiej.

W lipcowym numerze „Wodniaka Bydgoskiego” z zainteresowaniem przeczytałem artykuł **Bronisława Draczyńskiego** zatytułowany „**Zdejmijmy godzinę policyjną z Brdy**”. Autor postuluje w nim zdjęcie zakazu nocnego pływania ludziami po przepływającej przez miasto rzecze.

Jako – dziś już nieco „emerytowany” – wodniak, spotkałem się z tym problemem parę razy. Podczas niedysyjszego kursu żeglarskiego na Mazurach, wtedy jeszcze milicjant służby wodnej patrolujący o zmierzchu akwen łodzią służbową (z zapalonymi już światłami pozycyjnymi!), zalecił nam – aczkolwiek dość łagodnie – skierowanie łodzi ku przystani, a w każdym razie do brzegu.

Gdy wybierałem się sporo lat później na urlop na jeziorach augustowskich, byłem już dziennikarzem. Mogłem więc – służbowo, ale i dbając poniekąd o swoją „prywatę” – pójść do ówczesnego przełożonego milicji wodnej, pułkownika B., by zapytać go, jak to właściwie jest z tym nocnym pływaniem. Wolno czy nie wolno? Pułkownik poinformował mnie – sądziłem, że autorytatywnie – iż pływać nocą wolno pod warunkiem kiedy „jednostka wodna” zaopatrzona jest w odpowiednie światło.

Według ówczesnych przepisów – nie wiem, co mówią teraz – dla kajaka lub łodzi wiosłowej odpowiednim światłem było jedno światło białe „świecące do przodu i na boki”. Trochę się zdziwiłem, że wielki statek może w takim razie – zgodnie z wszelkimi przepisami! – zatopić nocą mały kajacek, najechawszy go od tyłu.

Tedy – w nadgorliwości swojej – zaopatrzyłem się w oryginalną latarkę świecącą „dookoła widnokregu”. Wypłynąwszy w piękną augustowską noc łódką na jezioro, pieczołowicie ustawiliśmy to światło na dziobie. Nie minęło kilkanaście minut i zatrzymał nas milicjant patrolujący na motorówce, zarzucając wyroczenie polegające na... wypłynięciu nocą. Powołałem się na pułkownika B. i okazałem światło – wedle słów pułkownika – właściwe. Ba – aż nadto wystarczające, skoro świeciło nawet „szerzej” niż nakazywały przepisy! Mandat nie został mi co prawda wręczony, ale funkcjonariusz pouczył mnie, że owszem, mógłbym pływać po nocach, gdyby... znaki wodne na tym jeziorze były oświetlone! A nie były – i w ogóle prawie ich nie było. Nie było tam jednak też żadnych podwodnych przeszkód czyli tzw. karp, często spotykanych na rzekach, nie mówiąc już o rafach – przed którymi oświetlone boje miałyby i powinny ostrzegać. Jedynym znakiem, który znalazłem na Jeziorze Białym był biały romb wskazujący wejście do kanału. Jego oświetlenie – a ściślej: zastosowanie w tym miejscu odpowiedniego, określonego w przepisach, światła – mogłoby ewentualnie być ważne dla jakiegoś spóźnionego spływu kajakowego czy właśnie kursu żeglarskiego, ale nie dla nas, krótkoterminowych łódkowych „spacerowiczów”. No, ale przepis, to przepis! Byle wszystkim znany, bo nad jeziorem żadnej tablicy zakazującej nocnego pływania oczywiście nie było, podobnie jak nie ma jej chyba nigdzie nad Brdą! I to, dodajmy nieśmiało, znany jednakowo wszystkim szarżom służby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo na wodzie!

Dodam, że motorówka milicyjna z Jeziora Białego miała zapalone boczne światła pozycyjne (zielone i czerwone) oraz tylne białe światło rufowe, nie paliła natomiast topowego światła białego, świecącego „do przodu i na boki”, czego przepis wyraźnie wymagał (i chyba wymaga nadal) dla łodzi poruszających się „pod silnikiem”. Próbując nieco odwrócić kota ogonem od własnych „grzechów”, zwróciłem na to uwagę milicjantowi. Wyjaśnił, że białe światło rzuca mu... męczący i psujący widoczność odbłask na szybie ochronną! Na szczęście posługiwał się też od

ALEKSANDER BUKOWIECKI

Godzina policyjna nie tylko na Brdzie

czasu do czasu szperaczem – dzięki któremu on nas „wykrył”, a myśmy nie wpadli pod jego łódź! Albowiem – zauważone chwilę przed zapaleniem i skierowaniem na nas owego szperacza – zielone światelko pozycyjne z prawej burty łodzi było bardzo słabo widoczne!

Jednak – zgodna z ówczesną i obecną literą prawa, czy nie – uwaga tego milicjanta, że pływać nocą wolno by było tylko wtedy, gdyby odpowiednimi światłami świeciły ZNAKI WODNE – wydaje mi się nader sensowna!

Bronisław Draczyński pisze „Na odcinku Brdy (...) mosty są oznakowane, znaki nabrzeżne ustawione”. Byłem, widziałem, zgadza się: znaki są, w większości wyglądają jak nowe albo świeżutko odmalowane – być może nawet farbą odbłaskową!

NA WODZIE TO JEDNAK NIE WYSTARZA! Kajaki i małe łodzie nie mają – wymienianych przez B. Draczyńskiego – GPS-ów, kamer i innych zdobyczy elektroniki, które zresztą niewiele by pomogły w ochronie przed nagłym zderzeniem w ciemnościach z filarem mostu. Nie mają też szperaczy, jak opisywana wyżej łódź służbowa, by oświetlać sobie rzeczzone znaki, tak by odpowiadały odbłaskiem. Duże jednostki – statki, tramwaje wodne, w przyszłości może znów barki – musiałyby mieć potężne reflektory skierowane stale „w górę w skos”, by dało się dostrzec znaki umieszczone na przęsłach mostów! Przy czym podkreślić należy, że STAŁE świecenie na wodzie takimi szperaczami lub innymi reflektorami (np. podobnymi do samochodowych) JEST

PRAKTYCZNIE NIEMOŻLIWE, a przynajmniej nie wskazane! Przeszkadzają odbłaski od wody – a czasem, jak się okazało, i od własnych szyb jednostek! Istnieje również poważne niebezpieczeństwo oślepienia innych użytkowników drogi wodnej.

Nie ma rady: żeby dopuścić – oby w przyszłości popularny i masowy – nocny ruch na wodach śródlądowych, trzeba nie tylko ustawić znaki wszędzie tam, gdzie trzeba (Wisła z jej karpami, pływaczami, wrakami i podwodnymi... zabytkami!), ale jeszcze je oświetlić, a właściwie uświetlić, czyli na noc uczynić nie malowanymi tablicami z zawieszonymi nad nimi jakimiś lampkami, tylko określonymi w przepisach właściwymi ŚWIATŁAMI NAWIGACYJNYMI! A przepisy owe uczynić powszechnie znanymi, popularyzować je wszelkimi sposobami! Niech znów zapłoną na rzekach i jeziorach girlandy zielonych i czerwonych, czasem białych, światel na pławach (bojach), stawach (słupach nabrzeżnych) i przęsłach mostów! Będzie i bezpieczniej i ŁADNIEJ!

Na koniec jeszcze scenka z lat ostatnich. W znanej wszystkim żeglarzom tawernie-stanicy wodnej „Pod Omegą” w Iławie nad jeziorem Jeziorak, opowiadał mi pewien armator-skipper motorowego jachtu, jak to w nocy tylko instynktowne zapalenie przez niego szperacza uratowało grupę płynących w zupełnych ciemnościach kajakarzy przed najechaniem przez jego jednostkę. W ogóle w Iławie panuje nocny ruch na jeziorze jak w Warszawie na Marszałkowskiej! Łodzie motorowe i żaglowe oświetlone, czasem slabiutki (motorówki nieraz bez białych światel topowych – syndrom owego odbłasku na szybie?), kajaki, łodzie wiosłowe, rowery wodne – nieobecne lub... kompletnie niewidoczne! Inne przepisy na Brdzie, a inne na Jezioraku? Artykuł Draczyńskiego istotnie sugeruje, że przepisy dla Brdy stworzono lokalnie. A może tam pływają „na bombę”, wiedząc że przepisów – jeśli nawet są – nikt raczej nie będzie egzekwował. Tajemnicą poliszynela jest przecież, że policji wodnej – przy bardzo znacznym zwiększeniu liczby prywatnych jednostek pływających! – jest znacznie... mniej niż było wodnej milicji! Niektórzy bardzo to sobie chwalą – do czasu jakiejś poważnej kolizji, rzecz jasna.

W tych okolicznościach przygody, moja dusza legalisty nieco oklapła i postanowiłem również skorzystać z nocnych uroków jeziora. Ponieważ jednak dawno podzielałem gdzieś ową latarkę, opisaną tu na wstępie, więc – gnany jednak przez nadgorliwą część duszy – zaszedłem do specjalistycznego sklepu żeglarskiego, z pytaniem o coś, co nadawałoby się na światło pozycyjne dla kajaka czy łódki. Nic takiego oczywiście nie dostałem.

Możliwość wyposażenia w takie światła WSZYSTKICH jednostek wodnych poruszających się po Brdzie czy gdziekolwiek, jest kolejnym problemem, który należałoby rozwiązać, zanim odpowiednie władze spełnią – w ogóle nader SŁUSZNY – postulat Bronisława Draczyńskiego. Żeby z tego wszystkiego – proszę Pana Redaktora o wybaczenie kalamburu z nazwiska – nie wynikła jakaś DRAKA!



foto. Dariusz Gackowski

KRZYSZTOF STEFAN PIOSIK-WAGNER

Studia i plany

W zimne, a jednak wiosenne piątkowe popołudnie przestępując progi skromnie urządzonego biura dyrektora Wydziału Zintegrowanego Rozwoju UM w Bydgoszczy **Grzegorza Boronia**, wypowiadam serdecznie, na tyle na ile potrafię jedno słowo: – *Dziękuję* –.

Ze strony dyrektora, jak mi wiadomo miłośnika żeglarstwa, pada pytanie: „*Za co?*”

– Za ciepłą życzliwość w stosunku do petenta, za którego się uważam, prosząc o udzielenie wywiadu dla „Wodniaka Bydgoskiego”.

– Dobrze, przejdźmy do meritum sprawy, z lekkim uśmiechem zwraca się do mnie rozmówca, zapraszając do zajęcia miejsca.

Po chwili otrzymuję dokument, będący odpowiedzią na zapytania przesłane do sekretariatu. Oto pełna niezmieniona treść udzielonego wywiadu:

Czy nie można by rozważyć powołanie ponad regionalnego zespołu jednostek administracji na terenie, których jest droga wodna E-70?

– Zostało podpisanie porozumienia pomiędzy województwami: kujawsko-pomorskim, pomorskim, warmińsko-mazurskim oraz mazowieckim, zakładającego współpracę na rzecz zrównoważonego rozwoju regionu wodnego Dolnej Wisły.

25 kwietnia 2017 r. w Sali Konferencyjnej Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Bydgoszczy miała miejsce uroczystość podpisania „Porozumienia o współpracy wojewodów na rzecz zrównoważonego rozwoju regionu wodnego Dolnej Wisły”. Porozumienie zawarte zostało między wojewodą kujawsko-pomorskim Mikołajem Bogdanowiczem, wojewodą mazowieckim Zdzisławem Sipierą, wojewodą pomorskim Dariuszem Drelichem oraz wojewodą warmińsko-mazurskim Arturem Chojeckim.

W dokumencie czterej wojewodowie zobowiązują się do współdziałania zmierzającego do rozwoju regionu wodnego Dolnej Wisły. Zadeklarowali rozbudowę żeglugi śródlądowej, realizację przedsięwzięć hydrotechnicznych na rzece Wiśle, w tym m.in. budowę stopni wodnych, rozwój gospodarczy obszaru Dolnej Wisły, ochronę przyrody oraz promocję przedsięwzięć kulturalnych, artystycznych i sportowych organizowanych w ramach obchodów Roku Rzeki Wisły.

Wymienione cele strony realizowały będą przy pomocy zespołów eksperckich o charakterze opiniodawczo-doradczym, które zarządzeniem powołają wszyscy wojewodowie. W ich skład wejdą przedstawiciele oraz eksperci legitymujący się odpowiednią specjalistyczną wiedzą oraz doświadczeniem. Porozumienie zakłada także spotkania wojewodów, które odbywać się będą w poszczególnych urzędach wojewódzkich.

Czy widziałby Pan Dyrektor możliwość wspólnego wystąpienia takiego zespołu o uzyskanie dodatkowych środków?

Państwowe Gospodarstwo Wodne – Wody Polskie jest główną jednostką realizującą zadania w zakresie gospodarki wodnej. Piony wchodzące w skład struktury Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej: ochrona przeciw powodzi i suszy; usługi wodne; zarządzanie środowiskiem wodnym; organizacyjny; ekonomiczny.

Jednostka ta zinstytucjonalizowana 1. stycznia 2018 roku, ze względu na stosunkowo krótki okres działania potrzebuje czasu, by można określić konkretne ogniwa w jej strukturze, odpowiedzialne za realizację konkretnych zadań – w tym również finansowanie.

Czy nie warto było by monitorować działania u naszych zachodnich sąsiadów na rzecz utrzymania dziedzictwa kulturowego w jakiś sposób wspólnego?

– Istotnie. Stowarzyszeniem, które wpisywałoby się w misję utrzymania dziedzictwa kulturowego jest „Stowarzyszenie Przyjaciół Kanału Finow”. Członkowie stowarzyszenia aktywnie prowadzą stronę internetową, w której zamieścili m.in. historię kanału, czy informacje na temat aktualnie zagrożonych urządzeń hydrotechnicznych. Ponadto w ich ofercie jest również pomoc w zorganizowaniu wycieczek na Kanał w Brandenburgii. Widać powiązanie pomiędzy Kanałem Finow, a Kanałem Bydgoskim, co mogłoby pozwolić na współpracę celem utrzymania wartości historycznej tych dróg wodnych, lub opracować wspólną metodykę działań.

18-21 czerwca 2015 r. gośćmi Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego – Katedry Rewitalizacji Dróg Wodnych byli przedstawiciele lokalnej grupy działania z regionu Finow w Brandenburgii (Niemcy). Byli to członkowie Stowarzyszenia Przyjaciół Kanału Finow oraz Uniwersytetu Nauk Stosowanych w Eberswalde. W ramach dwustronnej współpracy w realizacji projektu pt. „Cast off – the future of watertourism as a job motor”, siedem osób z Niemiec uczestniczyło w warsztatach, podczas których zaprezentowano zrealizowane projekty w zakresie rewitalizacji dróg wodnych i te-

renów nadrzecznych nad Brdą w Bydgoszczy oraz Notecią, w tym: nową przystań wodną w Nakle nad Notecią, Wyspę Młyńską w Bydgoszczy, Stary Kanał Bydgoski, służący Brdyujście, Stary Fordon. Goście odbyli również spotkania z władzami Miasta Bydgoszczy, Starostą Powiatu Nakielskiego Tomaszem Miłowskim, organizacją turystyczną „Szkola Przygody” Romana Zamyślewskiego.

Mógłby Pan Dyrektor wyjaśnić naszym czytelnikom, czy kierowany przez pana Wydział przewiduje nowe inwestycje poprawiające dalsze polepszenie warunków uprawiania turystyki na wodach województwa kujawsko-pomorskiego?

– Wydział Zintegrowanego Rozwoju jest jednostką miejską, więc kwestie poruszane w „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 r.” odnoszą się głównie do Miasta Bydgoszcz. Jednakże zapis o utworzeniu turystycznego szlaku wodnego na rzece Brdzie na odcinku Bydgoszcz – Zalew Koronowski byłby instrumentem rozwoju turystyki wodnej na większą (regionalną) skalę.

Ponadto zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku – Karta Programu nr 7. – „Bydgoszcz na fali” Miasto dąży do przywrócenia znaczenia wody w wielu aspektach.

Obecnie czynione są starania zmierzające do przywrócenia znaczenia międzynarodowych dróg wodnych E-70 i E-40. Elementem tych działań jest kompleksowa rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego. Efektem prac będzie zagospodarowanie terenów nadbrzeżnych, przy jednoczesnym stworzeniu infrastruktury rekreacyjno-turystycznej. Powodzenie tego programu jest w pewnej mierze uzależnione od utrzymania głębokości tranzytowych na szlakach wodnych wiodących do Bydgoskiego Węzła Wodnego. Działania tego typu są już realizowane, jednak konieczne jest prowadzenie dalszych prac zmierzających do przywrócenia miastu rzeki Brdy m.in. poprzez rewitalizację terenów zdegradowanych, leżących w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Turystyczne, sportowe i rekreacyjne walory Bydgoskiego Węzła Wodnego staną się wówczas elementem skuteczniejszej promocji miasta.

Czego mogą się spodziewać mieszkańcy naszego województwa w tym i Bydgoszczy dzięki wdrożeniu przedstawionych założeń?

– Przedstawione założenia pozwoliłyby na ożywienie wielu gałęzi związanych z m.in.: turystyką, gospodarką, architekturą, rekreacją, żeglugą, bezpieczeństwem na wodzie. Realizacja powyższej polityki w zakresie rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego doprowadziłaby do intensywnego zwrócenia się Miasta „ku rzece”. Najbardziej widocznym przykładem powyższej Strategii, jest czteroetapowa rewitalizacja Wyspy Młyńskiej.

Efekty rewitalizacji to m.in.:

- renowacja budynku przy ul. Mennica 6,
- budowa kładek, które poprawiają dostępność do Wyspy Młyńskiej,
- renowacja i adaptacja obiektów dziedzictwa kulturowego – Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego, Muzeum Archeologii oraz Europejskie Centrum Pieniądza, budowa
- budowa infrastruktury rekreacyjnej Wyspy – utworzenie „łąki rekreacyjnej”, budowa amfiteatru, wybudowanie ciągów pieszych, ścieżek rowerowych oraz placu zabaw
- umocnienie nadbrzeży Młynówki oraz Brdy,
- budowa przystani jachtowej wraz z bazą noclegową, zapleczem gastronomicznym, salą edukacyjną oraz studiem odnowy biologicznej.

Kontynuacja realizacji założeń zawartych w Karcie nr. 7 pn. „Bydgoszcz na fali” pozwoli na dalszy rozwój Bydgoskiego Węzła Wodnego, dzięki czemu Miasto (tj. mieszkańcy, turyści, przedsiębiorcy) kojarzone będzie ze zrównoważonym czerpaniem korzyści wynikającym ze swojego położenia w bliskości wody poprzez.

Czy mógłby Pan Dyrektor przybliżyć założenia Planu Emma i jak ten plan mógłby współgrać z możliwością wprowadzenia koniecznych inwestycji dla udogodnienia uprawiania turystyki wzdłuż drogi wodnej E 70?

– Zorganizowaliśmy pilotażowy rejs kontenerowy Wisłą z Gdańska do Warszawy

Barka z kontenerami dopłynęła do stolicy 27 kwietnia 2017 r. po 9 dniach żeglugi. Rejs zakończył się przy Bulwarze Nadwiślańskim, pomiędzy Mostem Średnicowym a Mostem Poniatowskiego.

Załadowana 20 kontenerami barka pokonała 450-kilometrowy odcinek Wisły z Gdańska do Warszawy, odwiedzając po drodze Tczew, Korzeniewo, Grudziądz, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Włocławek, Płock i Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin. Celem inicjatywy było zwrócenie uwagi na niewykorzystany potencjał transportu rzeczno-wodnego w Polsce oraz konieczność realizacji inwestycji niezbędnych do rozwoju żeglugi śródlądowej.

Główne zadania realizowane przez Miasto Bydgoszcz w ramach projektu EMMA („Zwiększenie mobilności towarów i logistyki w Regionie Morza Bałtyckiego poprzez wzmocnienie transportu śródlądowego i morskiego oraz promocję nowych międzynarodowych usług żeglugowych”) to:

Sporządzenie dokumentacji: Studium lokalizacyjne dla Platformy Multimodalnej.

Zadanie aktualnie realizowane przez Miasto Bydgoszcz wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Opracowanie Studium Lokalizacyjnego dla Platformy Multimodalnej, która ma umożliwić połączenie przewozu towarów poprzez transport wodny, drogowy, kolejowy oraz lotniczy. Analiza ta, może być wstępem do utworzenia Studium Wykonalności, które jako kompletny dokument, będzie obszernym, merytorycznym opracowaniem zawierającym analizy, które wykażą oddziaływanie m.in. na obszary: społeczne, ekonomiczne, gospodarcze, środowiskowe.

Opracowanie koncepcji dla utworzenia Centrum Promocji i Informacji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy.

Efektom realizacji powyższego zadania będzie utworzenie dokumentacji, która pozwoli na określenie możliwości dla inwestycji jaką jest Centrum Promocji i Informacji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy.

Realizacja dalszych inwestycji jest kwestią perspektywiczną, a powyższe dokumenty pozwolą na określenie szans ich powodzenia. Podstawową kwestią uprawiania turystyki wzdłuż drogi wodnej E-70 jest wyremontowanie wszystkich śluz Kanału Bydgoskiego.

Po przejrzeniu niniejszego tekstu szczerze podziękowałem Panu Dyrektorowi, dodając to co pozwałam sobie zacytować:

Jestem przekonany, że udzielony przez Pana Dyrektora wywiad pozwoli zapoznać czytelników z pracą Urzędu Miasta w Bydgoszczy współpracującego z Urzędem Marszałkowskim Województwa kujawsko-pomorskiego w Toruniu i innymi instytucjami, jak również z organizacjami w kraju i zagranicą.

KRYSZYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Przyszłość Muzeum Kanału Bydgoskiego

W sierpniu na łamach *Expressu Bydgoskiego* ukazała się informacja kustosa Muzeum Kanału Bydgoskiego Tomasza Izajasa o tym, że poczyniono ważny krok w kierunku zmiany lokalizacji Muzeum. Od dłuższego czasu czyniono starania o pozyskanie większego pomieszczenia na potrzeby Muzeum, które mieści się obecnie przy III Liceum Ogólnokształcącym w pomieszczeniu o powierzchni 70 m². Pomysł padł na budynek przy ul. Staroszkolnej 10, w którym kiedyś mieściło się przedszkole, a obecnie budynek ten jest nieczynny i popada w ruinę.

Miasto Bydgoszcz sfinansuje wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy tego budynku. Inwestycja ta powstanie w oparciu o Gminny Program Rewitalizacji.

W budynku powstanie Centrum Edukacyjno-Społeczne o powierzchni około 400 m². Oprócz sal wystawienniczych w nowopowstałym Muzeum znajdą się pomieszczenia socjalno-gospodarcze, sale warsztatowe, magazyn eksponatów, toalety itp. Około roku potrwać prace związane z przygotowaniem wymaganej dokumentacji adaptacyjnej. Dzielnica Okole wzbogaci się o nową, piękną placówkę kultury.

KRYSZYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Śluzi starego Kanału Bydgoskiego na wystawie

12 kwietnia 2018 roku w Muzeum Kanału Bydgoskiego przy ul. Nowogrodzkiej 3 w Bydgoszczy odbyło się otwarcie wystawy pn. „Śluzi starego Kanału Bydgoskiego”.

Zamysłem organizatorów wystawy było ukazanie istoty Kanału Bydgoskiego ze szczególnym uwzględnieniem działających do dziś starych urządzeń hydrotechnicznych, które stanowią jeden z największych skarbów miasta. Jak wspominał podczas wernisażu dyrektor Muzeum Tomasz Izajasz: „Stary Kanał to prawdziwy skarb Bydgoszczy”.

Na wielu planszach, fotografiach i makietach przedstawiono poszczególne śluzi, z których część już nie istnieje. Szczególną uwagę zwróciła piękna makietka śluzi przy ul. Wrocławskiej (śluz nr 4 wraz z otaczającymi ją zabudowaniami).

Od wielu lat prowadzone są prace nad rewitalizacją Kanału, który odzyskuje swój dawny blask. W roku 2005 ta droga wodna została wpisana na listę zabytków województwa, a w 2014 roku obchodzono uroczystości w Bydgoszczy *Rok Kanału Bydgoskiego*.

BRONISŁAW DRACZYŃSKI

Wody Polskie to krok na przód czy wstecz?

Z pełnym zdziwieniem odebrałem nazwę nowego tworu. *Wody Polskie* – co to i dlaczego? czyżby te nasze wody były w obcym posiadaniu? Obecnie zostały odzyskane i wróciły do macierzy. One zawsze były polskie tylko różni obcy władcy i zarządzający po nich pływali. Z tym idzie również kilka czy kilkanaście nowych etatów. Bydgoszcz i całe województwo posiada dość znaczną ilość tych wód. Jednak *Wody Polskie*, które mają zarządzać Brdą od toru regatowego aż do źródeł, w tym Zalewem Koronowskim. Chodzi pewnie o przelanie większej kasy na te stawiki, jeziora i niezeglowną Brdę. Tyle razy Bydgoszcz pomijano przy propozycjach centralnych instytucji związanych z wodą.

Słyszałem głos jednego z kandydatów na fotel prezydenta miasta. Będzie budował oraz ożywiał rzekę, aby była w pełni bezpieczna dla żeglugi turystycznej. Ścieżka po lewym brzegu zostanie przedłużona aż do *Sklejek*. Oby na to wszystko starczyło kasy. Na Brdzie pokazała się nowoczesna kosiarka, podobno prywatnie zakupiona i sprowadzona z Kanady. Wyniki prób były imponujące. Trawa skoszona została załadowana na pływający ponton i podwieziona do lądu, dalej ciężarówką zawieziona na składowisko. Po próbach kosiarka została wywieziona podobno na Śląsk. Nie przydatna? Nie przypadła do gustu zarządcy? Armatorzy i właściciele statków i łodzi ani załogi nie są informowani o zamiarach zarządzających drogą wodną. Powinna więc powstać grupa korzystająca z Brdy, która w oficjalny sposób zwracałaby się do zarządcy *Wody Polskiej* w Chojnicach lub ich przełożonych. Z problemami i pomysłami na nowe inwestycje i korzystanie w pełni ze szlaku naszej pięknej Brdy.

Zarząd *Wód Polskich* w Chojnicach korzystałby z doświadczenia i spostrzeżeń proponowanej grupy w celu podjęcia trafnych i możliwie oszczędnych inwestycji.

Czego wszystkim związanym z Metropolią Bydgoską życzę.

WALDEMAR DANIELEWICZ

Sprostowanie

„NOWE ŻYCIE STAREJ STOCZNI”, pod takim tytułem ukazała się w *Wodniaku Bydgoskim* Nr 2 z lipca 2018 r. wzmianka o dawnej Bazie Remontowej Żegluga Bydgoskiej. Wydaje się, że autor tekstu, Grzegorz Grabowski, w myśl zasady „każdy pisać może”, niezbyt dokładnie zgłębił temat.

Według Pana G. Grabowskiego, dawna stocznia miała powstać w 1867 r. i miała być w ówczesnym czasie jedną z trzech stocznii w Bydgoszczy. Szkoda, że nie wymieniono nazw dwóch pozostałych. A warto było wspomnieć o jedynej wtedy istniejącej stoczni Braci Wulff. Natomiast nieprawdą jest, że dawna stocznia Lloyd Bydgoskiego zaczęła działalność w 1867 r. Powstała ona dopiero w 1891 r. Pan Grabowski pisze – „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”. – Otóż wspomniana już stocznia od samego początku, czyli od 1891 r., głównie właśnie budowała i remontowała statki, wytwarzała kotły i maszyny parowe, a dopiero potem dodatkowo produkowała wyposażenie między innymi dla gorzelni, młynów, kolei itp. Niezrozumiałe jest stwierdzenie, że w latach 1915-1920 zmonopolizowała ona obsługę remontową na Dolnej Wiśle. Dolna Wisła to także Gdańsk ze swoim bogatym w tamtym okresie przemysłem stoczniowym, gdzie oprócz produkcji remontowano także tabor śródlądowy. Wymienię choćby Stocznię Braci Wojan, która na zlecenie władz niemieckich remontowała holowniki, barki czy statki pasażerskie.

Co miał na myśli autor pisząc – „Barki z Bydgoszczy nie miały większej konkurencji”.

Otóż miały konkurencję choćby ze strony barek gdańskich czy toruńskich.

Kolejne stwierdzenie autora i kolejne rozmiękanie się z faktami – „Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości zmieniło się kierownictwo firmy. Od tamtej pory, aż do drugiej wojny światowej weszła w skład firmy Lloyd Bydgoski”. – Polska odzyskała niepodległość w listopadzie 1918 r., ale Pan Grabowski chyba zapomniał, że Bydgoszcz włączono w skład Polski w styczniu 1920 r., kiedy Polska była już niepodległa od przeszło roku. Nieprawdą też jest to, że zmieniło się kierownictwo firmy, ponieważ dalej zarządzali nią obywatele pochodzenia niemieckiego. Polonizacja Lloyd Bydgoskiego po odzyskaniu niepodległości. Była ona częścią Bromberger Schlepsschiffahrt AG od powstania, czyli od 1891 r. i nie do końca drugiej wojny światowej lecz do początków 1949 r., kiedy to likwidacji uległ Lloyd Bydgoski.

To tyle tytułem sprostowania.



ZBIGNIEW WRÓBEL

Bydgoska Brda

płyniesz powoli jakbyś szła zakoliście
majestatycznie niby księżniczka jakaś
ciągniesz swój woal i dotykasz dłońmi
delikatnie miasto nasze ocierasz się i szepczesz czule
napotkanym oblubieńcom kamienicom starym
zdradzasz że w Borach ślizgałaś się po kamieniach
biegałaś wyrywałaś trawy i gałęzie z lasu
a teraz

suniesz spokojnie przystajesz gadasz i mruyczysz
niskim głosem szemrzesz z ludźmi pogawędki
sprzyjasz wygrzewającym się na nadbrzeżach
ogładasz się za mostami kładkami i pochylonymi
płotami czasem poplakujesz wraz z deszczem
przy Wyspie Młyńskiej
bawisz się z dziećmi i podglądasz ich przekomarzenia
pozdrowiasz muzea i wielkie młyny
przez Bydgoską Wenecję śmigasz wartko
czujesz się młodsza
jakbyś chciała powiedzieć będę tu jeszcze znowu
wody mi starczy od tamtąd do potąd
o więcej uśmiechu prosisz
nie musisz się spieszyć ociężale dalej płynąc
pozostajesz w pamięci pełna ufności i dobrej wiary
nasza dumna finezyjna rzeka
lubię się z tobą droczyć
biec wzdłuż nurtu
jesteś ostoją mojej wiary
w nieprzemijalność i głęboki nurt wybawienia

ALEKSANDER BUKOWIECKI

Szyperskie kanony

W samo południe
W starym porcie
Spotkałem kapitana R.
Stał na trapie barki
Niecóż zamyślony
Nie wyglądał jednak
Jakby oddawał się
Wspomnieniom
Sam przecież
Wcześniej mi mówił
Że owszem
Barka
Już od dawna
Nie jest jego domem
Lecz życie ma spełnione
Dom zbudował na łądzie
Ale tuż nad wodą
Przywitaliśmy się
Z uszanowaniem
I jak to w porcie
Przed odcumowaniem
Choć obaj wiedzieliśmy
Że dziś go nie będzie
Zamieniliśmy
Parę zdań
O sprawach
Interesujących
Obie strony

* * *

Wieczorem
Gdy na tle
Granatowego nieba
Pomarańczowo
Świeciła katedra
Na barce
Nieruchomej
Dostrzegłem ognik
Latarni
Przezornie zapalonej
Albowiem takie są
Stare
Niczym rycerskie
Szyperskie
Kanony:
Za dnia
Pogwarzyć z kimś
Nawet do innej gildii
Przynależnym*
Nocą zaś
Palić na burcie
Światło
Tak na wszelki wypadek

*) Ze starej piosenki:

*A ón do wojska był przynależnym
A óna jego kochała!*

JADWIGA PSTRUSIŃSKA

Piosenka dla Bydgoszczy

To tu!
Bydgoszcz miasto wysnione
Na dwu brzegach odrodzone
Zaprasza w wodne podwoje
Objawi nam głębie swoje
Tu służy i kanał sławny
W ten szyprów czas pradawny
Gdzie wije się woda prastara
Uniesie cię barka Lemara
To tu!

Nigdy jej nie zapomnisz
I nigdy cię nie zapomni
Kochaj to miasto jak nikt!

To tu!
Tu Opera Nova
Swe wrota otwiera
Tu płąsa balet i śpiew
Teatr filmowa kamera
Ołtarze i dawne witraże
Korytarze kamienic pasaże
Zachwyca secesja przecudna
A na Młyńskiej Wyczoła płótna
To tu!

Nigdy jej nie zapomnisz
I nigdy cię nie zapomni
Kochaj to miasto jak nikt!

To tu!
Tu przez Brdę idący po linie
Piękna co na łuku ma dłonie
Parki pomniki wenejce
Budowli wspaniałe facecje
Ptak fale myśli nam goni
Motyle i kwiecie gwiazd toni
Filharmonia koncertem otuli
Muzyka jej sali znów nas ocali
To tu!

Nigdy jej nie zapomnisz
I nigdy cię nie zapomni
Kochaj to miasto jak nikt!

To tu!
Talenta i praca zawzięta
Sukcesów paleta cenna
Historia przyszłości w ukłonie
Wyciąga mocy swej dłonie
Wiedza fortepian ruszał w bój
Dziś wielki sukces może być twój
Rejewski czy Blechacz to sławy nasz brat
A wolność Bydgoszczy stulecia fakt
To tu!

Nigdy jej nie zapomnisz
I nigdy cię nie zapomni
Kochaj to miasto jak nikt!

To tu! To tu! To tu!

Bydgoszcz, sierpień 2018

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.