

Zbliżają się święta Bożego Narodzenia więc pozwolę sobie na garść refleksji związanych z tymi świętami.

Dawniej było jakoś inaczej...

Przy okazji takich wspomnień z rozrzeniem przypominamy sobie dom rodzinny, a w nim krzątających się rodziców, dziadków, rodzeństwo. Porządki świąteczne to przede wszystkim: sprzątanie, trzepanie dywanów i chodników, prężenie firan, serwetek, krochmalenie obrusów, bielizny. Pachną pastą wyświecone podłogi, na balkonie czeka piękna zielona choinka. Za oknem śnieg (a kiedyś to były zimy!!!) Rano budząc się spoglądam w okna, na szybach mróz wymalował przepiękne wzory. Trzeba więc nadmuchać na szybę, aby mróz puścił i można coś dojrzeć, a tam widać śliczne sikorki wokół przywieszanej przez mamę słoninki. Od wielu tygodni unosi się w mieszkaniu zapach pieczonych pierników, amoniaczek.

W piecach kaflowych ogień strzela. Słychać palące się drwa i węgiel, a jak jest „cug” – to w piecu aż dudni. Przyjemnie stanąć i ogrzać się przy piecu. Po pokoju roznosi się zapach pieczonych we framudze pieca jabłek.

To są zapachy dzieciństwa...

Im bliżej świąt, tym „gorączka” świąteczna udziela się wszystkim domownikom. W wannie pływają karpie. Z piwnicy babcia przynosi kapustę i kiszony ogórek, które kiszono z beczki. Są tu również suszone grzyby, które jesienią zbierano w lesie. My dzieci, myśleliśmy jednak tylko o tym, co nam przyniesie gwiazdor...

Były to raczej skromne prezenty jak np.: książki, gry planszowe, drewniane zabawki, małe samochodziki na kluczyk. Często też gwiazdor przynosił nam tekstylia, jak np. piękne nowe sweterki czy ładne piżamki. Babcia starała się każdego roku uszyć mojej lalce ubranka lub nowe poduszeczki i kołderkę do wózka. Wózek z lakami zawsze w wigilię stał przy choince, a przy niej dużo paczuszek w kolorowych opakowaniach.

W noc poprzedzającą wigilię rodzice ubierali choinkę, a my rano próbowaliśmy coś dojrzeć przez dziurkę od klucza. Drzwi do pokoju były zamknięte, bo pod choinką już leżały prezenty.

Wreszcie nadeszła wieczera wigilijna...

Była modlitwa, łamanie się opłatkiem, składanie sobie życzeń, a na stole tradycyjne potrawy – smażone karpie, sos grzybowy, kapusta z grzybami, kluski z makiem, oczywiście jest też zupa z karpia z lanymi kluseczkami, kompot z suszonych owoców. Na stoliku dwa duże talerze, a na nich owoce, cukierki, orzechy. Z owoców dominują głównie jabłka i pomarańcze. Dla dzieci oczekujących z wypiekami na twarzy co też będzie pod choinką, kolacja była raczej mniej ważna.

Jedliśmy szybko i prosiliśmy rodziców aby szybciej uwijali się z celebrowaniem spożywania kolacji. Następnie uroczyste wchodziliśmy do pokoju, w którym stała trzymetrowa choinka ubrana w piękne bombki i lametę, paliły się na niej świeczki.

Po rozpakowaniu prezentów i zaspokojeniu swojej ciekawości, co w tym roku przyniósł gwiazdor i czy nie zapomniał o tym o co go w liście wcześniej prosiliśmy, usiedliśmy zmęczeni. Natomiast ojciec już przygotował śpiewniczki i zaczęło się śpiewanie kolęd, pastorałek, kantyczek. Śpiewało się je minimum godzinę. Następnie siadano do stołu, zastawionego wypiekami mamy – oprócz pierniczek królował na stole tort oraz makowiec. Był też piernik nadziewany, bezy.

O północy cała rodzina udawała się do kościoła na pasterkę. Często bywało, że było dużo śniegu, mróz. Śnieg skrzypiał pod butami. Wie-

WODNIAK

BYDGOSKI

Bydgoszcz, grudzień 2018

ISSN 2353-706X

Numer 4 (354)

KRYSTYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Nadchodzą święta...



Na zdjęciu: Żeglugowe dzieci w kolejce po paczkę.

le osób skracalo sobie drogę do kościoła przechodząc przez zamrznięty w pobliżu Kanał Bydgoski. My z rodzicami szliśmy ul. Grottgera przez mostek przy służbie do kościoła parafialnego Św. Trójcy. Kolejny, świąteczny dzień budził nas innymi zapachami dochodzącymi z kuchni, w której od rana krzątała się mama przygotowując świąteczny obiad.

Natomiast my, po śniadaniu szliśmy z tatusem na sanki, do pobliskiego parku na Starym Kanałem, były też zabawy na śniegu. Po obiedzie kolejna wyprawa z tatusem, który odwiedził z nami kościoły i to co dzieci interesowało – żłobki.

Święta przebiegały spokojne, serdeczne, było śpiewanie kolęd, odwiedziny krewnych. Nie było wówczas telewizorów, więc czytano dzieciom bajki lub słuchano muzyki odgrywanej na rodzinnym patefonie. Czasem ktoś włączył radio. Choinka miała stojak przystosowany do podlewania jej wodą. Tato codziennie ją podlewał, ale i tak choinka zwykle wytrzymała tylko do świąt Trzech Króli. Żywoć swój kończyła z piecu kaflowym.

DOKOŃCZENIE NA STRONIE 2



Redakcja
„Wodniaka Bydgoskiego”
składa Czytelnikom i Autorom
serdeczne życzenia z okazji świąt
Bożego Narodzenia.
Oby Nowy Rok był szczęśliwy
w naszym żeglowaniu.

Nadchodzą święta...

CIĄG DALSZY ZE STRONY 1

Słodczy jakie wówczas się otrzymywało to: gwiazderek z cukru, czekolady wedlowskie, cukierki, pomarańcze, jabłka, orzechy włoskie i laskowe. W kuchni do wypieków były bakalie: figi, daktyle, rodzynki, suszone śliwki itp.

Dorastaliśmy, lata mijały a na choinkach pojawiły się już lampki elektryczne, a w latach sześćdziesiątych w pokojach zagościły telewizory. Zaczęły też się pojawiać sztuczne choinki no i świat zabawek również się bardzo zmienił.

W roku 1965 podjęłam pracę w Żegludze Bydgoskiej. Zimy nadal były śnieżne, mroźne. Nawigację zamykano już w listopadzie. Drogi wodne zamarzały i przerwa międzynarodowa trwała aż do marca. Gdy już lody na rzekach puściły, wówczas pociągi barek ruszały na teren kraju. Pod koniec lat siedemdziesiątych byłam zatrudniona w służbie socjalnej. Było już inne spojrzenie na święta, czekało się na wolne dni od pracy i wypoczynek świąteczny.

Obserwowałam też jak pracownicy z grupy załóg pływających, którzy płynęli z terenu Europy Zachodniej do kraju spieszyli się, aby na święta dotrzeć do domu. Bywało też tak, że kanały zamarzały, słuzy zamykano a oni wracali do domu pociągami. Nie wszystkim było dane spędzić święta w domu rodzinnym.

Część pracowników zostawała na dyżurze na obiekcie. Zmieniały się czasy, zmieniała się gospodarka, technika – już inny sprzęt w domu, inne zabawki.

Jednak święta i potrawy wigilijne nie ulegały modzie. Do dzisiaj w czasie na stołach świąt królują potrawy, które znamy z dzieciństwa, a które przyrządzały nasze mamy i babcie...

Na każde święta oczekiwało się z utęsknieniem. W zakładach pracy organizowano tzw. choinki noworoczne, czyli imprezy dla dzieci pracowników. Wówczas przychodził gwiazdor i obdarowywał dzieci paczkami. Koleżanki przygotowywały kolorowe czapeczki z krepki. Dzieci chętnie bawiły się i pozowały do zdjęć z gwiazdorem. W naszym przedsiębiorstwie przygoto-



Choinka noworoczna w 1983 roku w Porcie Bydgoskim.
Od lewej Krystyna Cofta-Wysokińska, Adam Gliszczyński, Hanna Klause, Alicja Dąbrowska-Kinda.

wywało się kilkaset paczek, była to nieraz liczba około 700. Paczki te przygotowywano w Bydgoszczy i rozsyłano do placówek terenowych. Dzieciom marynarzy, którzy mieszkali poza Bydgoszczą, paczki te wysyłało pocztą (około 150 paczek).

Były też lata gdy słodczy brakowało, było ich mało w sprzedaży a wyroby czekoladowe były na kartki. O tym okresie już się zapomniało – a dziś... Skoro tylko miną Zaduszki to wielkie markety reklamują ozdoby choinkowe, choinki, mnóstwo zabawek...

Dzisiaj dzieci nie potrafią sobie wyobrazić, że kiedyś nie było tylu zabawek, brakowało nawet słodczy czy owoców cytrusowych. Nie było też telewizorów, które mają po kilkadziesiąt programów, dziś telewizor mają wszyscy.

Rodzice nie mają już problemu ze zdobyciem żywności, słodczy, zabawek. Zwykle obserwuje

się, że ci „pracujący” mogą w jednym dniu kupić wszystko z upieczonym ciastem włącznie, i to w jednym supermarkecie.

Niby to też święta bożonarodzeniowe, ale jakby inne. Bo klimat się zmienia, zimy są łagodniejsze, nie ma śniegu, więc nie ma już takiego świątecznego nastroju. Ludzie mimo to, że już wszystko można znacznie łatwiej osiągnąć, są bardziej zabiegani, mają mniej czasu dla bliskich czy też znajomych.

Jednak kiedy w domu ustroi się choinkę, zapalą się lampki, a ze szklanego ekranu zabrzmiały śpiewy kołęd, to już inaczej się czujemy i ogrania nas magia świąt.

Tą drogą życzę wszystkim Czytelnikom „Wodniaka Bydgoskiego”, aby te nadchodzące święta były radosne, spędzone wśród najbliższych a Nowy Rok niech przyniesie Wam same pogodne dni.



KRYSZYNA COFTA-WYSOKIŃSKA

Barka Lemara wzbogaciła się o nowe eksponaty...

Renata Repińska – słuchaczka Kazimierzowskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku podczas zwiedzania barki zauważyła, że wśród licznie zgromadzonych eksponatów są również rzeczy codziennego użytku w odтворzonej, mieszkalnej części. Znajdują się tu pamiątki po tych, którzy kiedyś pływali na barce, zarówno te służące do pracy jak i przedmioty codziennego użytku. Wiele osób pływających na barce, również na niej mieszkało.

Przyglądając się tym eksponatom pani Renata stwierdziła, że właśnie jest zmuszona zlikwidować mieszkanie po swoich rodzicach, które znajduje się niedaleko, bo przy ul. Królowej Jadwigi. Jak wiadomo, każdemu z nas jest ciężko, gdy bezpowrotnie pozbywa się części mebli, obrazów, naczyń. Jako bydgoszczanka z urodzenia, która od dziecka z okien swojego mieszkania obserwowała pływające barki po rzece Brdzie, część rzeczy po swoich rodzicach, postanowiła przekazać do muzeum na barce.

I tak muzeum na barce wzbogaciło się o następujące przedmioty: porcelanowa misa i dzbanek, kiedyś służące do mycia, formę kamionkową do



Kapitan Jerzy Ratz i pani Renata Repińska na barce „Lemara”

pieczenia babki, półmiski porcelanowe z motywem zdobniczym w ryby, serwetki ręcznie wyszywane, poduszki – siedziska lniane.

Tą drogą składamy podziękowanie dla ofiarodawczyni. Zarówno ona, jak i jej bliscy będą mogli, zwiedzając barkę, jeszcze raz obejrzeć to, co kiedyś należało do nich. I w taki oto sposób właśnie, wiele rzeczy z tamtego okresu, możemy ocalić od zapomnienia, będą one cieszyć oczy zwiedzających.

BRONISŁAW DRACZYŃSKI

W sprawie żeglugi nocą

Do autora artykułu
Godzina policyjna nie tylko na Brdzie,
Aleksandra Bukowieckiego

Przedstawię się Panu: Nie jestem zawodowym redaktorem, lecz takim sobie pismakiem, członkiem kolegium redakcyjnego „Wodniaka Bydgoskiego”. Od 1971 roku najpierw mechanik Żeglugi Śródlądowej III, II i I klasy, czyli bez ograniczeń. Od drugiej połowy lat 70-tych XX wieku porucznik, a po określonej przepisami praktyce kapitan II klasy (czyli obecnej klasy B). Takie same uprawnienia posiadam na wody europejskie, gdyż od 1973 roku rejssem barką motorową z Bydgoszczy do Brukseli załadowaną butelkami do piwa rozpocząłem regularne rejsy zagraniczne. Pracowałem od 1971 roku w żegludzie polskiej i 13 lat w niemieckiej, jako drugi kapitan na zestawie pchanym 186,5 m długości 2250 ton ładowności po kanałach z Hamburga do Hanoweru, Braunschweigu Magdeburga i Łabą do Drezna. Czas pracy ograniczała ilość patentów kapitańskich na burcie. Jeden 16 godzin, dwa 18 godzin, trzy 24 godziny.

Na wodach tych równocześnie z dużymi jednostkami pływało jachtów i różnych łodzi bez liku w dzień i w nocy. Na lądzie znaki odblaskowe, a w szczególnych miejscach podświetlane

światła nawigacyjne, również wyluskujące znaki z ciemności.

Szanowny Panie, z reflektorami prawie na sztorc – chyba, że kajaki – jednostki duże, które często pod mostami przechodzą na styk lub opuszczają sterówki. Światła pozycyjne umieszczone na nadbudówkach: zamontowane światła czerwone, zielone i na rufie białe, topowe minimum 1,30 m wyżej niż boczne i rufowe. Natomiast na małych jednostkach, na przykład 12 m długości, światło topowe nie jest wymagane. Może być rufowe białe 360 stopni. Tak wysoko byłoby je widać z przodu. W dzisiejszej dobie tyle lamp ledowych, oszczędnych świecących dookoła – warunek: musi być widoczne na 360 stopni, lecz nie oślepić. Przy użyciu reflektorów, o ile zachodzi taka potrzeba, jednostki na kanałach mijają się gasząc lewe reflektory, a prawe kierując na ląd, by się nie oślepić. Przy takim dużym ruchu bezpiecznie poruszają się jednostki duże, zestawy pchane, małe łodzie motorowe, żaglowe napędzane silnikiem i kajaki.

O ile przeczytał Pan uważnie mój artykuł z nr 2, /352/ „Wodniaka Bydgoskiego”, to porównywałem żeglugę od lat powstania do lat obecnych. Pierwotnej wyposażonej w lampy naftowe (też to znam), rogi mgielne, tuby głosowe, żadnych telefonów. Pływała ona też po zmierzchu, a dzisiaj

wszystkie cudenka – telefony, GPS, radiotelefony a jeden przepis usypia szlak.

Śluzę w Europie pracują od 5.00 do 21.00, a nawet i dłużej, a na Odrze też z kurami nie zasypiają. Marynarze na jednostkach żeglugi śródlądowej mieli czas pracy 12 godzin: od 6.00 do 18.00 codziennie. Była praca dobową lub 16-godzinna.

Jeśli chodzi o światła dziobowe na motorówce, to nie mógł blask padać na szybę, gdyż lampa topowa przednia jest przed szybą. Na długich jednostkach w lampie topowej robi się mały otworek lub z boku przystawia się małą blaszkę, bądź zakłada tzw. *lipko* (światello małe niebieskie). Jest to wszystko bardzo pomocne w prowadzeniu jednostki w ciemnościach.

Nie neguje, że pływał Pan po Jeziorach Mazurskich małymi jednostkami, ale to nie czyni Pana wodniakiem żeglugi śródlądowej. To tak jak Pawlak w „Samych swoich” powiedział: „Zobaczyła żaba, że konie kują, to też łapę podstawiła”. To jest taki mały odwet za *drakę*. *Draki* to robiło się różne dla wesołości chwili, rozbawienia towarzystwa, lecz zawsze nie uszczypliwe, może nie do końca przemyślane lecz bezpieczne. Na wodzie, w nawigacji *draki* kończą się zawsze mniej lub bardziej boleśnie, stąd do tragedii już malutki kroczek.

Tak na koniec, to na przesłach mostów przejścia powinny w nocy wskazywać białe z lewej i prawej strony żółtego lub dwóch żółtych nad sobą, gdy przejście jest jednokierunkowe. Ten biały romb to do kanału.

Mimo wszystko szczerze pozdrawiam.

STEFAN PASTUSZEWSKI

Niezrozumienie

Dwukrotnie pisaliśmy w „Wodniaku Bydgoskim” o konieczności oznakowania szlaku Brdy nocą. A. Bukowiecki opatrzył nawet sytuację „ciemnej Brdy” epitetem „godziny policyjnej”.

Otrzymałoby pismo z Zarządu Zlewni Wisły Kujawskiej następującej treści:

„Zarząd Zlewni Wisły Kujawskiej z/s w Toruniu informuje, że na drodze wodnej Wisła-Odra na terenie m. Bydgoszczy stosowane są pływające znaki żeglugowe jedynie na odcinku poniżej mostu w ul. Spornej. Na odcinku powyżej w/w mostu, gdzie rzeka jest skanalizowana nie ma potrzeby wystawiania pływających znaków żeglugowych.

Jako administrator drogi wodnej informujemy, że dotychczas nie otrzymujemy zgłoszeń potrzeb użytkownika drogi wodnej nocą w ilości uzasadniającej podjęcie działań przystosowania oznakowania do żeglugi nocnej. Ponadto uprawianie żeglugi nocnej wymaga określenia warunków w przepisach prawa miejscowego, wydanych przez urząd żeglugi śródlądowej”.

Doprawdy, ale to daleko idące niezrozumienie. Coraz częściej bydgoskie statki wycieczkowe otrzymują zlecenia na „rejs o zmroku” i nie mogą ich realizować. Ponownie administratorzy, życie ma przecież swoje prawa.

FRANCISZEK MANIKOWSKI

WODNIACKIE PASJE

W poprzednim numerze „Wodniaka Bydgoskiego” wspominaliśmy wywodzącego się z wodniackiego rodu, szypra Arnolda Schmidta, którego cechował wyjątkowy zakres wiedzy i niebywałych umiejętności w wielu dziedzinach życia. Dowodem Jego niezwykłych zdolności, również manualnych, jest przedstawiony na fotografiach poniżej, wykonany z blachy systemem lutowania, model holownika portowego o wymiarach L – 65 × B – 24 cm. Sercem modelu jest silnik elektryczny zasilany baterią. Wszystkie elementy wyposażenia, jak windy kotwiczne, żurawiki łodziowe, drzewi itp. zgodnie z oryginałem są ruchome.

Wyjątkowe dzieło Arnolda Schmidta wykonane z ogromną dokładnością, precyzją i starannością, wzbudzi niewątpliwie w pełni zasłużony podziw i uznanie, zarówno wśród znawców i koneserów, jak i czytelników „Wodniaka”. Z pewnością zyska również pełną akceptację licznego grona sympatyków modelarstwa.

Redakcja „Wodniaka Bydgoskiego” ponownie zwraca się z prośbą o udostępnienie fotografii modeli jednostek pływających 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 przesyłać na adres e-mail: manikowski franciszek@gmail.com, względnie MMS-em na numer 601 961 275.

Bydgoszcz, 28 października 2018



„PRINZ HEINRICH”

Niekwestionowaną pozycję lidera w kategorii zabytkowych statków nieistniejącej już niestety „Żegluga Bydgoskiej Sp. z o.o.” zajmował ex holownik, obecnie statek pasażerski M/S „BYDGOSZCZ”.

Historia 105-letniego już dziś weterana śródlądzia zaczyna się w stoczni Braci Wiemann w Brandenburgu. Zbudowany w 1913 roku Nr. bud.: 181, jako jednośrubowy parowiec pasażerski dla H. Köhlinga z Magdeburga, posiadał jedną dwucylindrową maszynę parową podwójnego rozprężania o mocy 35 PSI. Długość statku wynosiła 14,69 metra, szerokość 3,89, wysokość 1,45 metra. Zanurzenie oscyloowało w granicach od 0,53 do 1,08 metra. Zgodnie z wydanym zezwoleniem na pokład mógł zabrać 80 pasażerów. W 1923 roku, w przeciągu zaledwie trzech miesięcy, dwukrotnie zmieniał właściciela. Pierwszym był Otto Müller, drugim L. Haas A.G. obaj z Magdeburga.

W 1924 roku los sprawił, że za sprawą Antoniego Dittmana z Torunia trafił, na Wisłę. Umowę kupna – sprzedaży, rejestrując statek w Gdańsku, zawarto już w grudniu 1923 roku, ale dopiero w styczniu 1924 roku dopełniono formalności związanych z odprawą celną oraz finansowych, dotyczących zawartej transakcji. Nowy armator zmienił nazwę statku na „HEINRICH”, natomiast portem macierzystym parowca, którego moc maszyny parowej oceniano na 55 KM, był Gdańsk, wówczas Danzig. Powodem podjęcia takiej decyzji był zapewne fakt, że statek głównie operował w obrębie Gdańska.

28 czerwca 1926 roku „HEINRICH”, zarejestrowany pod Nr. rej. 1226 trafia do Torunia który, staje się również jego portem macierzystym.

Po śmierci Antoniego Dittmana spadkobiercą statku staje się Jego żona Wiktoria, która w 1933 roku zmienia nazwę na „HENRYK”, portem macierzystym nadal pozostaje Toruń. Eksploatowany jako jednostka obsługująca toruńską przeprawę na Wiśle, w przewozach międzybrzegowych, mógł zabrać na pokład 80 pasażerów, natomiast w rejsach wycieczkowych 40.

W 1935 roku, prawdopodobnie z zamiarem przeprowadzenia remontu, pusty kadłub, właściwie wrak w stanie nie pozwalającym ocenić czy był to parowiec czy motorowiec, został sprowadzony do stoczni Wojan Werft w Gdańsku. Stocznia, stosując nie do końca uczciwe praktyki polegające na „ograniczonym” nadzorze nad powierzoną jednostką, pozwalające na dwukrotne „przypadkowe” jej zatonięcie, zamierzała przejąć statek w ramach rekompensaty za koszty związane z wydobyciem i ewentualnym remontem. W rezultacie czynionych starań, prawo własności do statku Wojan uzyskał na podstawie prawomocnego wyroku sądu.

W 1939 roku stocznia, wraz z całym inwentarzem, w tym również „HENRYK”, została zarekwirowana przez Kommissarische Verwalter der Haupttreuhandstelle Ost für die Binnenschiffahrt des Weichselstromgebietes, Danzig [Zarząd Komisaryczny Głównego Powiernictwa Rzeszy Wschód na żeglugę śródlądową obszaru Wisły]. Urząd zajmował się przejmowaniem mienia należącego do obywateli polskich i pochodzenia żydowskiego.

Kolejny armator Franz Preukschat, który nabył w marcu 1940 roku w zasadzie pusty kadłub, postanowił przebudować ex parowca na motorowca. Trwający sześć miesięcy remont, w ramach którego między innymi 6 lutego 1940 roku zamontowano 6-cylindrowy silnik wysokoprężny typu MWM, produkcji Motoren Werke w Mannheim o mocy 140 KM, zakończono w październiku. Swoją nową nabytek Preukschat nazwał „HELA”, informując jednocześnie Sąd Okręgowy w Gdańsku, pismem z 18 marca 1941 roku że „HELA” to ex „HEINRICH”. Zatrudniony do prac holowniczych, operował na terenie gdańskiego portu i dolnej Wiśle. Holował również barki do Królewca, załadowane głównie węglem. Od kwietnia 1944 roku, jako „FEUERLÖSCHBOOT 2” w gestii Polizeipräsidium Danzig, wyposażony w działka wodne, pełnił służbę pożarniczą. Zasiłał również jednostki pomocnicze Kriegsmarine.

W 1945 roku przechodzący front i działania wojenne były powodem zatonięcia statku. Zatopioną w Gdańsku na Motławie jednostkę w ramach oczyszczenia szlaków wodnych z wraków, w czerwcu 1946 roku podniosły ekipy Głównego Urzędu Morskiego. Odholowany w celu przeprowadzenia remontu, trafił do Stoczni Nr 4 [przed wojną Stocznia Wojana]. Po odbudowie, jako „GNIEW”, wrócił do eksploatacji w 1947 roku. W Państwowej Żegludze na Wiśle. Oddział w Gdańsku pływał do czerwca 1949 roku. Następnie w ramach reorganizacji został przekazany do Oddziału w Bydgoszczy, której pomimo zmian nazw armatora od: „Państwowa Żegluga Śródlądowa we Wrocławiu Ekspozytura w Bydgoszczy” począwszy, przez „Żegluga na Wiśle Przedsiębiorstwo Państwowe w Warszawie Ekspozytura Rejonowa w Bydgoszczy”, która notabene w 1952 roku zmieniła nazwę statku na „ELBLĄG”, po „P.P. Bydgoska Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy”, następnie od 1963 roku „P.P. Żegluga Bydgoska w Bydgoszczy”, po „Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.” skończywszy, został wierny do końca.



Lata 60 XX w. H/M „ELBLĄG” wychodzi ze śluzy Okole w Bydgoszczy.



Pociąg holowniczy H/M „Elbląg” już po wymianie silnika na „Puck” B-120, na Górnonoteckiej Drodze Wodnej, popularnie zwanej „Małpim Kanałem”.



M/S „BYDGOSZCZ”, ex holownik i barka holowana „LEMARA” pod „Pałacykiem Lloyd Bydgoskiego”, właściciela stoczni w której w 1937 roku została zbudowana, stanowiłyby wspaniałą parę zabytkowych statków żegluga śródlądowej i byłyby doskonałą wizytówką Bydgoszczy.

Nazwy co rusz to inne, ale firma ta sama. Podobnie było wówczas w „jedynie słusznych czasach” z nazwami statków i barek. Był to zwykły i prymitywny kamuflaż, a wszystko po to, żeby pierwszy lepszy niezorientowany w temacie żeglugowym laik, nie połapał się że, na przykład „Ż-2115”, ex „Ż-3007” to po prostu „LEMARA”, której właścicielem był Adolf Schmidt i jego spadkobiercy, natomiast „lloydowski” holownik „WISŁOK” to, ex „ORLIK”, ex „OTTO”, a „NURZEC” to, ex „KONRAD”, który w czasie okupacji pływał jako „LUDWIG BUCHHOLZ” itd. Przykłady można by mnożyć.

W międzyczasie w latach 1970/71, w ramach przeprowadzonego w Bazie Remontowej Żegluga Bydgoskiej w Chełmnie nad Wisłą remontu kapitalnego, wymieniono wyeksploatowany silnik MWM, którego moc oceniano wówczas na 120 KM, na nowy 4-cylindrowy dwusuwowy silnik wysokoprężny typu B 120 o mocy 120 KM produkcji Puckich Zakładów Mechanicznych w Pucku. W barwach bydgoskiego armatora, rejon pływania „ELBLĄGA” obejmował Brdę, Kanał Bydgoski, Górnonotecką Drogę Wodną, Noteć i Wartę. Na Wisłę, ze względu na stosunkowo duże zanurzenie, wychodził sporadycznie.

Definitywny koniec ery żeglugi holowanej w transporcie śródlądowym, był powodem podjęcia w 1995 roku decyzji związanej z wycofaniem statku z eksploatacji. Żegluga Bydgoska była „ostatnim mohikaninem” i jako jedyna na polskim śródlądziu uprawiała żeglugę w systemie holowanym do schyłku XX w.

Po 5 latach stania na przysłowiowym „sznurku”, dzięki zaangażowaniu sympatyków zabytkowych statków, postanowiono po remoncie, wymianie silnika na 6 cylindrowy typu UE 680 o mocy 165 KM i przebudowie, przystosować jednostkę do przewozu pasażerów.

Przemianowany na M/S „BYDGOSZCZ” przewożąc pasażerów, umiał bydgoszczanom wolny czas. Następnie w 2004 roku stał się prekursorem bydgoskiego tramwaju wodnego.

Sezon żeglugi pasażerskiej 2018 roku był ostatnim sezonem „BYDGOSZCZY” pod flagą „Żegluga Bydgoskiej Sp. z o.o.”, firmy tradycjami sięgającymi XIX wieku, firmy która w czasach kiedy, coraz głośniejsze mówi się i coraz częściej pisze o reaktywacji żeglugi śródlądowej w Polsce, uległa likwidacji. Do przysłowiowego „gaszenia światła” w firmie skutecznie przyczyniły się działania i decyzje „OT LOGISTICS”.

Otwarte zatem zostaje pytanie, jaki będzie dalszy los zabytkowego statku. Oby historia nie zatoczyła kręgu i nie podzielił losu bydgoskiej „CERTY”, zbudowanej w 1897 roku w bydgoskiej stoczni, która w wieku 107 lat, 22 sierpnia 2004 roku w wyrafinowany i podstępny sposób została wyprowadzona z Polski na wody niemieckie. W tym roku nasza „CERTA”, ex „CZERWINSK”, ex „IRMTRAUT” obchodziłaby 121 urodziny. Więcej o „CERCIE” w „Wodniaku Bydgoskim” Nr 4 (338) z listopada 2014 roku, w artykule z cyklu „Archiwum Wodniaka” p.t. „IRMTRAUT”

i w Nr 3 (337) z sierpnia 2014, w którym zamieszczono archiwalne fotografie statku.

Uklon do wszystkich placówek Urzędów Żegluga Śródlądowej w Polsce o dołożenie wszelkich starań w kwestii skutecznego ratowania oraz sukcesów w podejmowaniu czynności zapobiegających bezmyślnemu i barbarzyńskiemu pozbywaniu się zabytkowych jednostek, bo na jakiegokolwiek reakcje ze strony Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego raczej nie ma co liczyć.

Odrębny problem stanowią „nowobogaccy armatorzy”, których inwencja twórcza przy adaptacji jednostki według własnych wizji i fantazji do wymagowanych potrzeb nie zna granic i z całkiem ładnego statku potrafią stworzyć jedyne w swoim rodzaju „monstrum”.

.....
P.S. Autor tekstu bardzo mile wspomina rejs do Kruszwicy i wakacje spędzone na pokładzie „ELBLĄGA” w 1961 roku. Wówczas kapitanem statku, w okresie od 24 lipca do 18 września był Juliusz Manikowski, mechanikiem Marian Cierpicki.

Z nostalgią wspomina również kolejną przygodę z „ELBLĄGIEM”, na którym zatrudniony na stanowisku mechanika statkowego, pływał od października 1974 roku do marca 1975 roku. Statkiem dowodził kpt. żegl. śródl. Edward Górski. Dobrym duchem zapewniającym wspaniałą rodzinną atmosferę, niejednokrotnie ochoczo pomagając w pracach pokładowych, była wywodząca się z wodniackiej rodziny żona kapitana pani Marta Górka z domu Lengowska.

Bydgoszcz, 14 października 2018

KRZYSZTOF STEFAN PIOSIK-WAGNER

„Gloria Mechanika” latem 2018

Bydgoszcz ma pięknie zrewitalizowane miejsce, oskrzydłone dwoma nurtami tej samej rzeki – Brdy – płynącej na dwóch różnych poziomach jednocześnie. Ciekawe, a i może trochę symboliczne. Lubię podziwiać ten, ongiś wykorzystywany gospodarczo kompleks wodny. Punktem widokowym jest budynek *Mariny*.

Jest późne popołudnie, ciepłe, letnie, orzeźwione lekkim wiatrem, nie ważne z jakiego kierunku, z powoli skłaniającym się, nieodmiennie na zachód, słońcem. Siedzę w *Marinie* i oczom nie wierzę, bo od strony Mostu Jana Kiepury majestatycznie nadpływa długa jednostka w pięknym piaszkowym kolorze.

Jak to, czyżby już udrożniono trasę wodną Brdy i Wisły?

Mało to, bo na dodatek ta jednostka ma widoczne koła łopatkowe umieszczone po obu burtach. Ostatni raz widziałem, jak to mówi młodzież – w *realu* – statki pasażerskie z napędem bocznołowym u brzegów szerokiej rzeki Ohio w Cincinnati, stolicy życzliwego mnie stanu również o tej nazwie. Ale było to już dawno, dawno temu.

No proszę, wracają wspomnienia, ale nie tylko, bo pojawia się zaciekawienie i podziw – tu – dla twórców tej majestatycznie poruszającej się jednostki o nazwie „Gloria Mechanika”, co tłumaczy się: *Chwała Mechanikom*.

Podziw i zaciekawienie pozwala przełamać wewnętrzny opór, aby dowiedzieć się coś więcej o tym pięknym statku. Pozostawiam więc niedopitą filiżankę lekko już ostygłej herbaty, uiszczając skromny rachunek, udaję się do miejsca zacumowania statku.

Następuje krótka ale zasadnicza wymiana spojrzeń pomiędzy mężczyzną pracującym na pokładzie, a mną stojącym na brzegu *Mariny*. Błyskawicznie znika obawa, jak to moje zainteresowanie będzie przyjęte. Zostaję zaproszony na pokład, a po krótkiej chwili jestem już w ładnym wnętrzu, z którego widać szerokie wody leniwie płynącej Brdy.

Zdaję sobie sprawę, że spotykam osobę zahartowaną żywiołem, jakim często staje się woda. Stawiam pierwsze pytanie, może dla wielu zbyt bezpośrednie:

– **Czy Pan jest wilkiem morskim?**

– Zauważam lekkie zdziwienie i uśmiech na pełnej wyrazu męskiej twarzy. Pada odpowiedź ujęta w spokój, jednocześnie marynarską pewnością siebie:

– Byłem w zawodzie, jako oficer mechanik. Przez kilka lat pracowałem na wielkich polskich statkach pasażerskich we flocie promowej. Ale zaczniemy od początku. Od młodości inspirowała mnie myśl: „Dom jest tam, gdzie kotwica opuszczona zostaje”, a w slangu „Marina Styl” oryginalnie to brzmi: „Home is where the anther drops”.

Jestem absolwentem legendarnego Technikum Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu oraz Wydziału Mechanicznego Wyższej Szkoły Morskiej, obecnie Akademii



„Gloria Mechanika” na Wiśle

Morskiej w Szczecinie. Teraz prowadzę własną działalność gospodarczą o charakterze produkcyjnym. Często wracam myślami do minionej młodości. Jestem mocno związany z absolwentami obu szkół. W łączności z tym ciekawym środowiskiem zbudowałem stateczek „Gloria Mechanika”. Obecnie rodzi się wiele propozycji do komercyjnego wykorzystania, przede wszystkim turystycznego. Stateczek ma ponad 14 m długości. Słusznie pan zauważył, że „Gloria Mechanika” posiada napęd bocznołowy. To pozwala na eksploatację tej jednostki na bardzo płytkich akwenach, gdzie klasyczna śruba nie ma racji bytu. Napęd na boczne koła łopatkowe jest przekazywany przez układ hydrauliczny, w którym silnik spalinowy wytwarza odpowiednie ciśnienie potrzebne do pracy układu. Takie rozwiązanie umożliwia płynną zmianę obrotów każdego z kół oraz zmianę kierunku obrotu.

– **Pana piękny statek na ciekawą linię i kolor zharmonizowany z ciemniejszymi elementami...**

– Dziękuję. A teraz o sobie: Nazywają mnie Seler, czasami OK-Seler, po prostu Zbyszek Selerowicz – Seler proszę.

Ponad czterdzieści lat temu na Wiśle stał odstawiony z eksploatacji ostatni bocznołowiec. Nasz pływa od czterech lat i jak na eksperyment, a jednocześnie prototyp, dobrze się spisuje. Mamy za sobą setki kilometrów wiślanego szlaku i spory bagaż doświadczeń.

Ciąg dalszy nastąpi

MODLITWA MARYNARZA

CHROŃ NAS PANIE OD STARYCH STATKÓW
I MŁODYCH KAPITANÓW.
OD OFICERÓW WYNIOSŁYCH
I BOSMANÓW TYRANÓW.
OD PARZYGNATÓW KUCHARZY
I MARYNARZY WAZELINIARZY.
OD ŻON I KOCHANEK ZDRADLIWYCH,
OD PRZYJACIÓŁ I DOLARÓW FAŁSZYWYCH.
OD BURZLIWYCH MÓRZ I OCEANÓW.
OD WYRĘCZAJĄCYCH – TYCH CO NA MORZU – DEJMANÓW.
OD MGIEŁ, JAK UŚMIECH GIOCONDY – NIEPRZENIKNIONYCH
I OD DŁUGÓW NIE SPŁACONYCH.
OD KAPELANÓW ODARTYCH Z CNOTY POKORY
I OD GRECKICH ARMATORÓW.
OD NASTĘPSTW SNÓW EROTYCZNYCH W NOCY.
OD SEKSUALNEJ NIEMOCY
I OD – POŻAL SIĘ BOŻE –
ZWIĄZKOWEJ POMOCY.
OD POWROTU JAJECZNICY – NA CODZIEN NA ŚNIADANIE
ZACHOWAJ NAS PANIE...

NAWRÓCONY HENRYK DYJETA

Wyciągnięte z wody

Tylko życie poświęcone innym jest warte przeżycia.

ALBERT EINSTEIN

Szczęściem drugiego człowieka jest drugi człowiek

JEAN-PAUL SARTRE

Szlachetny człowiek wymaga od siebie, prostak od innych.

KONFUCJUSZ

Krótkie życie nie pozwala nam żywić odległych nadziei.

HORACY

*Nie chowaj nienawiści po wieczne czasy,
ty, który sam nie jesteś wieczny.*

ARYSTOTELES

Czy wiecie, że...

W okresie powojennym, jedynie francuskie stocznie budowały ostatnie już holowniki parowe, przeznaczone dla żeglugi reńskiej.

Epokę statków parowych, która w roku 1935, z ilością 1981 parowców, osiągnęła swój szczytowy punkt, po II wojnie światowej zaczyna wypierać, zbliżająca się nieuchronnie era holowników spalinowych. W wyniku dynamicznie postępującej modernizacji taboru, już w pierwszej połowie lat 60-tych XX stulecia w skład reńskiej floty wchodziły 1649 holowniki z napędem spalinowym, których łączna siła maszyn wynosiła 524 116 KM. W tym samym czasie po Renie pływało 4726 barek holowanych, o zdolności przewozowej sięgającej 4 431 450 ton, oraz 12 530 barek motorowych o łącznym tonażu 6 116 538 ton.

W czasach pełnego rozkwitu, reńskie holowniki z napędem spalinowym, podzielone zostały na trzy kategorie. Do pierwszej zakwalifikowano małe holowniki jednośrubowe, o maksymalnej mocy nie przekraczającej 500 KM. Holowniki nieco silniejsze, o mocy do 800 KM, zaliczano do kategorii drugiej. Trzecią, stanowiły holowniki największe i najsilniejsze, wyposażone w dwie, trzy a nawet cztery śruby napędowe, których moc maszyn głównych oscylowała w granicach od 800 do 4000 KM. Pociąg holowniczy tych wielkich statków składał się z 5 do 10 barek, osiągając długość do 1,5 km.

Charakterystyczną cechą reńskich pociągów holowniczych idących w górę rzeki, był sposób łączenia barek z holownikiem, polegający na tym, że każda barka połączona była ze statkiem osobnym holem. Umocowane na 10 windach holowniczych liny stalowe, o przekroju od 22 do 32 mm i długości do 1500 metrów, przebiegały wzdłuż lewych burt holowanych jednostek. Takie rozwiązanie umożliwiało w dowolnym miejscu i czasie, bez konieczności zatrzymywania i rozdzielania pociągu, na wyczepienie żądanej barki, która akurat dotarła do swego portu przeznaczenia.

W zdecydowanie odmienny sposób kompletowano pociągi holownicze idące w dół rzeki. Barki łączono wówczas po dwie w ladze, spinając na krótko w szarach jedna za drugą, maksymalnie osiem lag.

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.