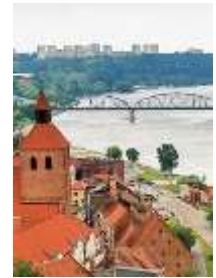




BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA
KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



Rok XV: 2017

Nr 28 (525)

Data odczytu: 13.09.2017 r.

Data wydania: 13.09.2017 r.

=====

1073. spotkanie

Maciej Wiśniewski

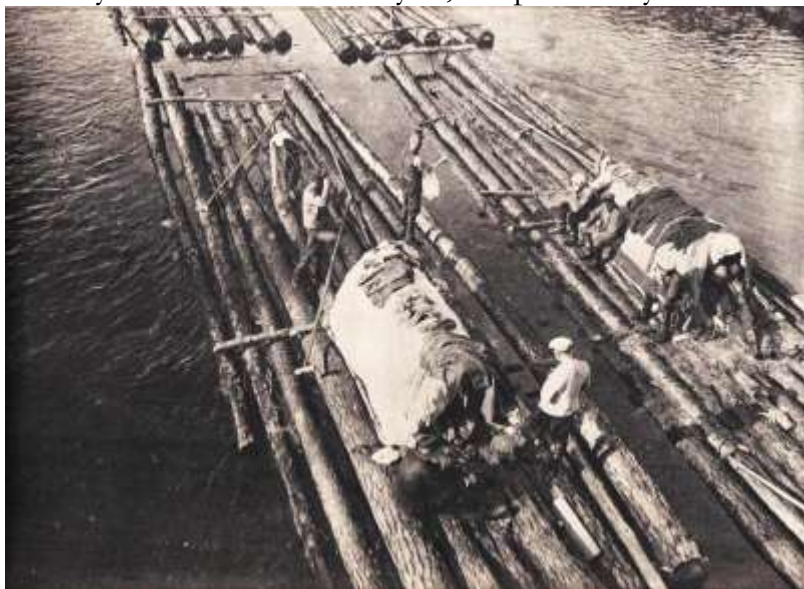
Wisła w życiu Grudziądza – spacer z przewodnikiem

Rok 2017 został ustanowiony przez Sejm RP Rokiem Wisły. Okazją była 550 rocznica podpisania II Pokoju Toruńskiego, który m.in. gwarantował koronie polskiej dostęp do morza i utrzymanie stałej żeglugi wiślanej w jej dolnym biegu.

Spacer „*Wisła w życiu Grudziądza*” rozpoczynamy pod pomnikiem Flisaka. Miejsca wyjątkowego – symbolu zawodu związanego z rzeką. O flisakach grudziądzkich dowiadujemy się, że funkcjonowali jako zorganizowana społeczność w wieku XVI. Z pewnością sławem drewna zajmowali się dużo wcześniej, o czym świadczą zapiski w kronikach gdańskich, informujących o ilościach splawianego drewna do budowy statków. W Grudziądzu flisacy i oryle najmowali się sezonowo. Praca trwała od wiosny po spłynięciu kry, do później jesieni. Drewno ściągano z okolicznych lasów i formowano m.in. w Grudziądzu w pęki drewna. Bale wiązano linami, lub spinano metalowymi kłami. Ilość pęków z tratwami miała długość nawet do 500 metrów. Co kilkadziesiąt metrów była „wpinana” tratwa z szalaszem mieszkalnym. W czasie rejsu szalasz pełnił rolę kuchni i izby mieszkalnej. Na czele takiego zestawu tratw i bali drewna płynął na łodzi Retman. Był to swojego rodzaju kapitan, znał rzekę, można rzec był meteorologiem i przewodnikiem, wskazywał drogę flisakom. Retman był też odpowiedzialny za dostawę do celu drewna i jego sprzedaż. Flisacy porozumiewali się z Retmanem za pomocą umówionych znaków. Rejs z Grudziądza do Gdańska trwał około tygodnia. Niektórzy flisacy z Grudziądza najmowali się na nocujących przy nabrzeżu tratwach płynących z głębi kraju. Wszystkich łączył tzw. „szybki pieniądz”. Niestety życie Retmanów, Flisaków i Oryli nie należało do łatwych. Ceny drewna ustalali handlarze, nadwyżki tego surowca w Gdańsku często powodowały, że taki rejs był na krawędzi opłacalności. Zimy dawniej były mroźne i długie, a życie drogie i kosztowne stąd sezon żeglowny

był bardzo pracowity. Flisacy po dopłynięciu do Gdańska musieli wracać do swych domów lub zimowisk. Powroty realizowano drogą wodną, często najmując się jako zwykli robotnicy do pracy na barkach, bądź drogą lądową, mniej pewną i dłuższą.

Obok Flisaków w Grudziądzu znaczną grupę zamieszkującą dzielnicę Rybaki zajmowali żeglarze, rybacy i piaskarze. Ci pierwsi pracowali na długich i „pękatych” łodziach z żaglem o konstrukcji drewnianej, wożenie towarów dawało im w sezonie stałą i dobrze płatną pracę. Łodzie, którymi żeglowali dzielono na typy względem wielkości: baty, pychówki, szkuty, lejtaki, krypy i galeary. Te największe (szkuty, krypy i galeary) posiadały na rufie pomieszczenie mieszkalno-gospodarcze. Ładowne stanowiła środkowa część, ta była odkryta, kiedy zaś transportowano materiały sypkie chroniono je plandeką z płótna żaglowego. Na dziobie znajdował się balast, lub pomieszczenie na olinowanie i kotwicę. Ster składał się z długiego dragu zakończonego pletwą, łodzie posiadały płaskie dno, co ułatwiało żeglugę na Wiśle często płytkiej z szerokimi rozlewiskami. W osi statku znajdował duży maszt z żaglem i prostym takielunkiem. Rybacy podobnie jak piaskarze korzystali z długich smukłych łodzi drewnianych, wspomnianych batów, ci biedniejsi z dłubanek.



Na rzece zarzucano sieci – slemпки, włoki, a w zatokach stawiano żaki. Piaskarze używali długich łodzi, piasek wydobywano z łach szuflami, transportowano na nabrzeże (odcinek od Portu Szulca do spichrzy). Następnie piasek składowano w kopce, suszono i sprzedawano. Teren pozostałości młyna przy ujściu kanału Trynka był dawniej zdominowany

przez środowisko ludzi związanych z Wisłą. Co ciekawe był po za murami miejskimi, a zatem panowała tu dowolna interpretacja prawa. W kronikach czytamy o karczmi przy ujściu kanału Trynka. Miejsca mrocznego, którego należy unikać ze względu na ciemne interesy, m.in. Flisaków „topiących” swoje nieudane historie życiowe w kuflach z piwem i rybakach, którzy niechętnie spoglądają na mieszczuchów.

Tuż obok dawnego przysiółka Rybaki rozpościera się jedna z najpiękniejszych panoram nadwiślańskich – zespół spichrzy z Bramą Wodną. Brama jak łatwo się domyśleć powstała z przyczyny transportu towarów rzeką Wisłą. Wzniesiona w pierwszej połowie XIV wieku stanowiła element murów obronnych i „otwierała” trakt wiodący do Rynku i na zamek. Spichrze zaś budowano od 1346 roku do wieku XV. Pierwsze obiekty wybudowano od strony Bramy Wodnej. Zapewne kon-

struktura spichrzy bez dźwigów, orczyków czy ramp, spowodowała, iż właśnie Bramą Wodną transportowano na ulicę Spichrzową towary, które przyplęły do Grudziądza. Handel rozwijał się dość dynamicznie, Rada Miejska wraz z Konturem wydała szereg uwarunkowań prawnych dotyczących zasad handlu, podatków, wyglądu spichrzy, ich funkcji i rozmiarów. Obowiązywał również pobór opłat za użytkowanie magazynu oraz cło, które pobierała komora celna, ta bardzo skrupulatnie naliczała opłaty nie tylko za magazynowanie, ale i też za transport towarów rzeką. Spichrze powstawały w miejscu niewielkiego muru obronnego i same stawały się nie tylko magazynami, ale murami okalającymi miasto od strony rzeki. Wydawało by się, że inżynierowie podjęli duże ryzyko budując magazyny będące jednocześnie linią obrony. Obiekty choć wielokrotnie niszczone (wnętrze jest konstrukcji drewnianej), zawsze skutecznie broniły miasto od strony rzeki. Grube mury wraz z całą konstrukcją nie pozwalały szturmować miasta od zachodu. Zresztą teren był zalewowy, a i sama skarpa i wysokość spichrzy znacznie utrudniała podejście wojsk. Transport ze spichrzy na barki i statki odbywał się ulicą spichrzową przez Bramę Wodną na nabrzeże. Jedną z analiz historyków mówi nam o transporcie zboża za pomocą koryt i rynien spustowych. Dziś możemy zobaczyć próbę rekonstrukcji takiego urządzenia. Z zapisków kronik gdańskich możemy odnaleźć informacje o ilości transportowanego zboża, malwersacjach podatkowych i oszustwach oraz o zyskach kupców i handlarzy. Całość kompleksu spichrzy i Bramy Wodnej choć wielokrotnie niszczone wskutek wojen i pożarów zawsze ulegała regotyżacji stąd do dziś możemy podziwiać najcenniejsze zabytki Grudziądza. W 1901 roku Grudziądz stawał się coraz bardziej miastem średniego przemysłu. Postępująca industrializacja wymagała budowy kamienic czynszowych. Do miasta przybywali chłopcy za pracą i zapewne stąd decyzja władz o przebudowie spichrzy na kamienice mieszkalne. Na szczęście całego planu nie zrealizowano, a do dziś kilka kamienic jedynie z bliska wyróżnia się pstrokatymi tynkami i kolorytem ich mieszkańców.

Wędrując traktem pieszo-rowerowym docieramy do tarasu widokowego. Ta niewielka panorama na Wisłę i okolice oddaje klimat miasta z okresu dwudziestolecia międzywojennego. Pod pomnikiem *Ułana z panną* jest na murze tablica upamiętniająca przybycie do Grudziądza prochów Juliusza Słowackiego. Pomysł sprowadzenia poety do Polski z Francji zrodził się w 1920 roku jednak brak woli, a może wewnętrzne kłopoty Polski spowodowały, iż pomysł ten zarzucono. Dopiero 14 czerwca 1927 roku na wyraźny rozkaz Marszałka Józefa Piłsudskiego sprowadzono prochy Juliusza Słowackiego do kraju. Transport odbywał się drogą wodną. Z Francji na pokładzie okrętu *Willa* do Gdańska, gdzie urnę przeniesiono na statek rzeczny *Mickiewicz*. Statek zatrzymywał się w najważniejszych miastach położonych nad Wisłą. W Tczewie, Grudziądzu, Toruniu, Wyszogrodzie i w Warszawie, skąd kolejną urnę przetransportowano do Krakowa. Każdy postój odbywał się w atmosferze uroczystości patriotycznych z udziałem Wojska Polskiego. W Grudziądzu statek cumował 22 czerwca 1927 roku.

Schodząc na Błonia Wiślane nie sposób oprzeć się rosnącej na naszych oczach panoramie od północy: Góra Zamkowa z wieżą Klimek, spichrze mieniące się czerwienią w spokojnej Wiśle. Błonia były świadkiem wielu wydarzeń z rzeką w tle. Od 1923 roku odbywały się tu promocje oficerów i podoficerów z Obozu Szkolnego Kawalerii i od 1926 roku Centrum Wyszukolenia Kawalerii. Najsłynniejsza promocja odbyła się we wrześniu w 1938 roku z udziałem gen. Rydza-Śmigłego. Z tej uroczystości zachowało się kilka fotografii. Same błonia powstały na przelomie XIX i XX wieku. Budowa kolektora ściekowego z oczyszczalną przy Al. 23 Stycznia spowodowała zmiany w ukształtowaniu tego terenu, jednocześnie zbudowano kamieniste nabrzeże z cumami dla statków i barek. Tak uzbrojony brzeg, dawne nabrzeże przeladunkowe rozciąga się od podnóża Góry Zamkowej do ujścia kanału Trynka.

Na przelomie XIX i XX wieku zmienia się żegluga. Do Grudziądza przyplwają coraz częściej statki z napędem parowym. Pasażerskie bocznokołowce, holowniki, barki parowe i pchacze z tzw. pociągami wodnymi. Transport zboża, węgla, elementów budowlanych, konstrukcji stalowych, maszyn i innych produktów wymuszają następne inwestycje – w sukurs przybywa kolej. Pojawiają się bocznice okalające nowobudowany port zimowy nazywany portem Schulza. Co ciekawe w tej płataninie nowoczesnej techniki żeglugi śródlądowej nadal pracują starym sposobem flisacy, piaskarze i rybacy. Rzeka Wisła wymaga regulacji, nie wystarczy już wybieranie piasku. Na początku XX wieku budowane są „kosy” i „ostrogi”, często nazywane „główkami”. Władze Pruskie budują drogi wodne – kanały, śluzy i zastawki, tak by rzeki tworzyły sieć dróg wodnych. Dziś ta wspaniała infrastruktura jest zaniedbana. Wspomniane „główki” zapadają się, a rzeka jest dzika. Dziś żegluga na Wiśle dużych jednostek wymaga stałej współpracy ze stopniem wodnym we Włocławku. Są to jednak bardzo sporadyczne przypadki.

Stojąc nad brzegiem warto wspomnieć skąd znamy Wisłę. Pierwsze wzmianki o rzece odnajdujemy w Narodowym Muzeum w Rzymie. Wzmianki z 7-5 r p.n.e. mówią o hydronimie Wisła po łacinie, kolejne ślady odnajdujemy na mapach Marka Agrypy i Pilinusa Starszego – odnajdujemy rzekę Viscala wpływającą do Zatoki Weneckiej (Zatoka Gdańska). W innych źródłach pisanych odnajdujemy informacje, że północne tereny wzdłuż rzeki Vistuli zasiedlane są przez plemiona Celtyckie i Wschodniogermańskie. Są to ludy niegościnne, ale można z nimi handlować (wymiana uzbrojenia za bursztyn).

Długość rzeki wynosi 1047 km, w Grudziądzu na 834 km. Szerokość Wisły wynosi od 390 metrów miejscami do 400 metrów. Rzeka podzielona jest na trzy tzw. biegi. Górny od źródeł do ujścia Sanu, środkowy od ujścia Sanu do ujścia Narwi (jest też informacja, że do stopnia wodnego we Włocławku) i dolny od ujścia Narwi (lub stopnia wodnego we Włocławku) do ujścia do Zatoki Gdańskiej. Wspomniane regulacje rzeki w postaci „kos” czy „główek” nie zapobiegały powodziom a jedynie utrzymywały nurt rzeki. Na przelomie XIX i XX wieku rozpoczęto

budowę wału przeciwpowodziowego. Tereny zalewowe osuszano regulując bilans wodny kanałami i zastawkami. Tu specjalistami od „mokrej roboty” byli Mennonici. Po II Wojnie Światowej pojawiła się koncepcja budowy Kaskady Dolnej Wisły. W latach 1962-1970 zbudowano tylko jedną tamę we Włocławku. Nie spełnia ona roli przeciwpowodziowej i jest zagrożeniem dla mieszkańców i przyrody Dolnej Wisły. Obok tego projektu zrealizowano budowę jednego stopnia wodnego w Małopolsce i na Śląsku zapory ziemnej w Goczalkowicach.

Obserwując panoramę Grudziądza na tle jej historii warto zwrócić uwagę na betonowe przyczółki. To miejsca budowy mostów. Pierwsze namacalne dowody o mostach mamy na jednym z planów Cytadeli w Grudziądzu. Na kolorowym planie mamy dwa układy przerywanych linii. Są to miejsca, gdzie znajdowały się mosty łyżwowe, łączące brzeg fortecy z lunetami artyleryjskimi położonymi na ostrowach w pobliżu wsi Wielki Lubień.

Kolejne mosty odnajdujemy na fotografiach – pruscy pionierzy i saperzy budowali mosty wysokowodne konstrukcji drewnianej i stalowej. Mosty budowano na wysokości kanału Trynka i dzisiejszych terenów spacerowych przed halami Skali. Pierwszy most z prawdziwego zdarzenia zaprojektowano w 1869 roku. Zakładał on budowę mostu z kratownicą zamkniętą na kamiennych filarach. Most miał być przedłużeniem Al. 23 Stycznia. Projekt złożono w dwóch wariantach z kratownicą drewnianą i żeliwną. Zapewne decyzja o budowie kolei zepchnęła projekt do przysłowiowego kosza. Most kolejowy miał być bardziej okazały i mieć znacznie wyższe parametry. Most z przęsłami parabolicznymi umiejscowiono w osi dzisiejszej ulicy Gdyńskiej. Budowa rozpoczęła się w 1876 roku i trwała ponad 4 lata. Most posiadał dwa tory kolejowe, tor północny pokryty był drewnianą jezdnią. Tor północny używany był tylko w nagłych przypadkach (transporty wojskowe), docelowo most miał w przyszłości stać się mostem wyłącznie kolejowym, bowiem zakładano budowę drugiego drogowego. Most zniszczono dwukrotnie we wrześniu 1939 roku i w lutym 1945 roku. Po zniszczeniu we wrześniu 1939 r. odbudowa konstrukcji zajęła 11 miesięcy. W międzyczasie pionierzy Wehrmachtu zbudowali dwie przeprawy. Na wysokości spichrzy most pontonowy i na wysokości hali Skala most wysokowodny – jego przyczółki wykonane z betonu są widoczne do dziś. Tym samym od 1940 roku most przy ulicy Gdyńskiej stał się mostem kolejowym. Po zniszczeniu w 1945 roku całość konstrukcji rozebrano i dopiero w 1951 roku oddano całkowicie nową konstrukcję bazującą na projektach przedwojennych. W okresie 1945-1951 funkcjonowały przeprawy wojskowe, które ze względu na czasową eksploatację rozebrano po otwarciu nowego mostu.

Na zakończenie warto wspomnieć o stoczni Gryf Jana Kuźmińskiego. Firma działalność rozpoczęła w 1936 roku i znajdowała się przy ulicy Chelmińskiej 69. Nazwa Stocznia Gryf choć dziś brzmi dość dziwnie produkowała z dużym rozmachem kajaki, łodzie i jachty na indywidualne zamówienie. Największe zamówienia to kajaki na olimpiadę w Berlinie dla obsad niemieckich i kooperacja z istniejącą do

dziś niemiecka firmą Klepper produkującą łodzie i kajaki. Kajaki trafiały również do grudziądzkich odbiorców, którzy uprawiali turystykę wodną. Wspominając małe jednostki pływające należy dodać, że od ponad stu lat działały i działają kluby sportowe związane z Wisłą. Najslyniejszy to Klub „WISŁA”, który ma bardzo duży wkład w kształtowanie polskiej kadry narodowej. Siedziba klubu znajduje się w Porcie Schulza, obok którego dziś znajduje się Marina.

Źródła:

„Spichrze nad Wisłą” M. Zebrowski A. Kasprzak

Zeitschrift für Bauwesen wydanie 1882

Rocznik Grudziądzki, tom X , K. Biskup Twierdza Grudziądzka

Materiały archiwalne Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin

Materiały archiwalne firmy Klepper Faltbootwerft AG

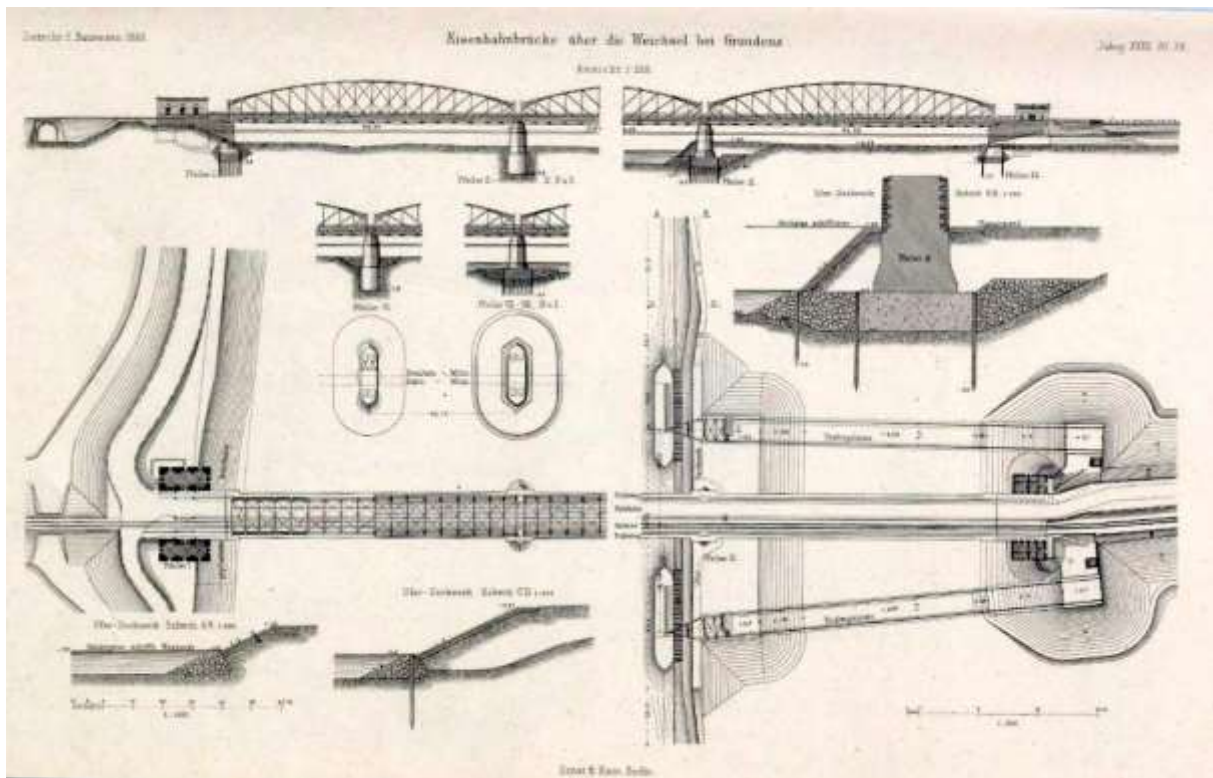
Zbiory prywatne Maciej Wiśniewski

„Przewodnik po Grudziądzu i okolicy” J. Błachnio

Zdjęcia – zbiory Zbigniew Zawadzki



Rysunek przedstawiający niezrealizowany projekt mostu w Grudziądzu z 1860 roku. Zbiory Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin



Plany budowy mostu w Grudziądzu –
zbiory Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin



Szkuty i łódź rybacka przy nabrzeżu w Grudziądzu.
Zbiory Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin



Ręcznie barwione zdjęcie ukazujące panoramę Grudziądza od strony rzeki.
Zbiory [Zbigniewa Zawadzkiego](#)



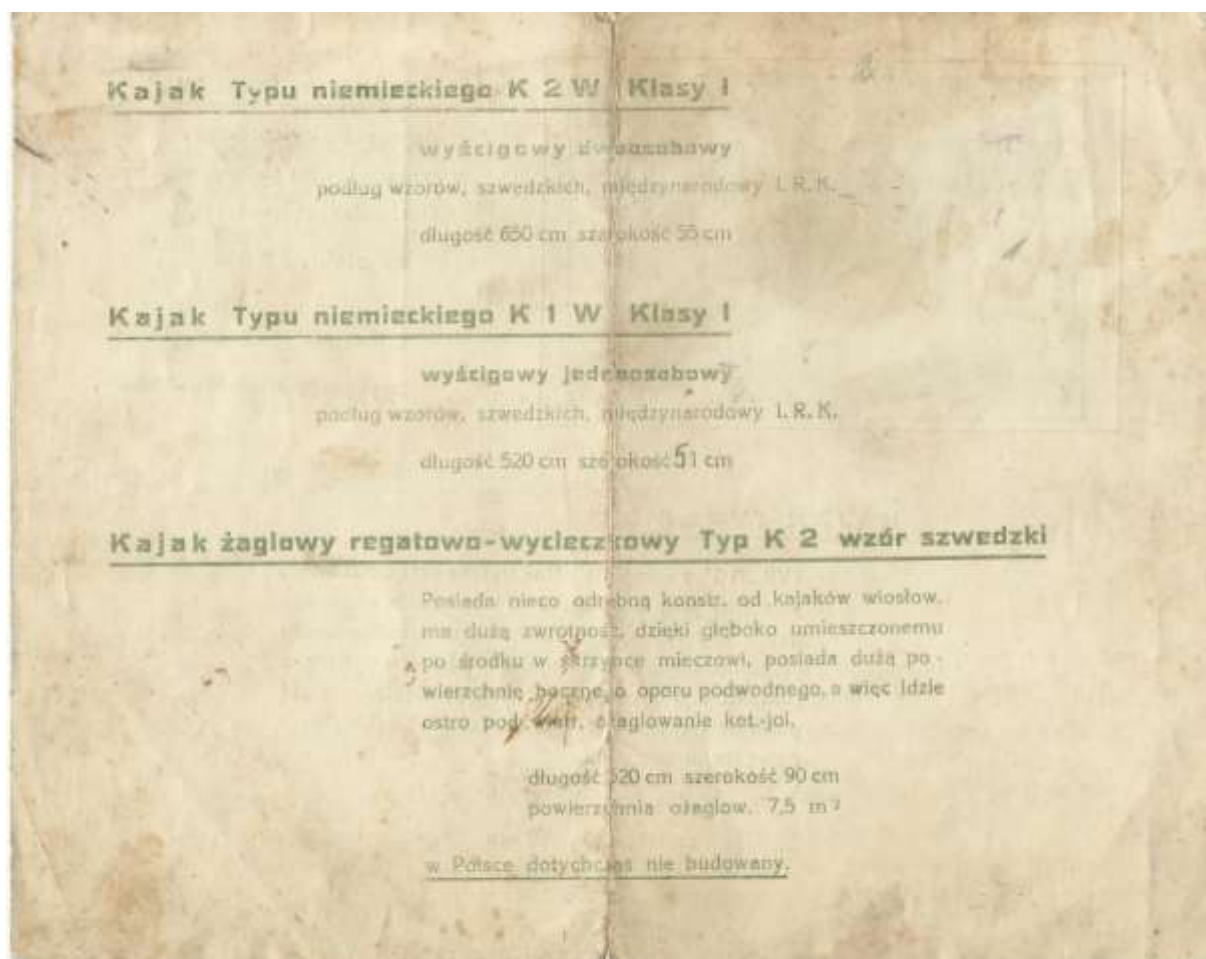
Port Schulza – zimowisko dla barek oraz składowanie bali drewna na wiosnę.
Zbiory [Zbigniewa Zawadzkiego](#)



Rozbudowane nabrzeże dla statków w Grudziądzu.
Zbiory Zbigniewa Zawadzkiego

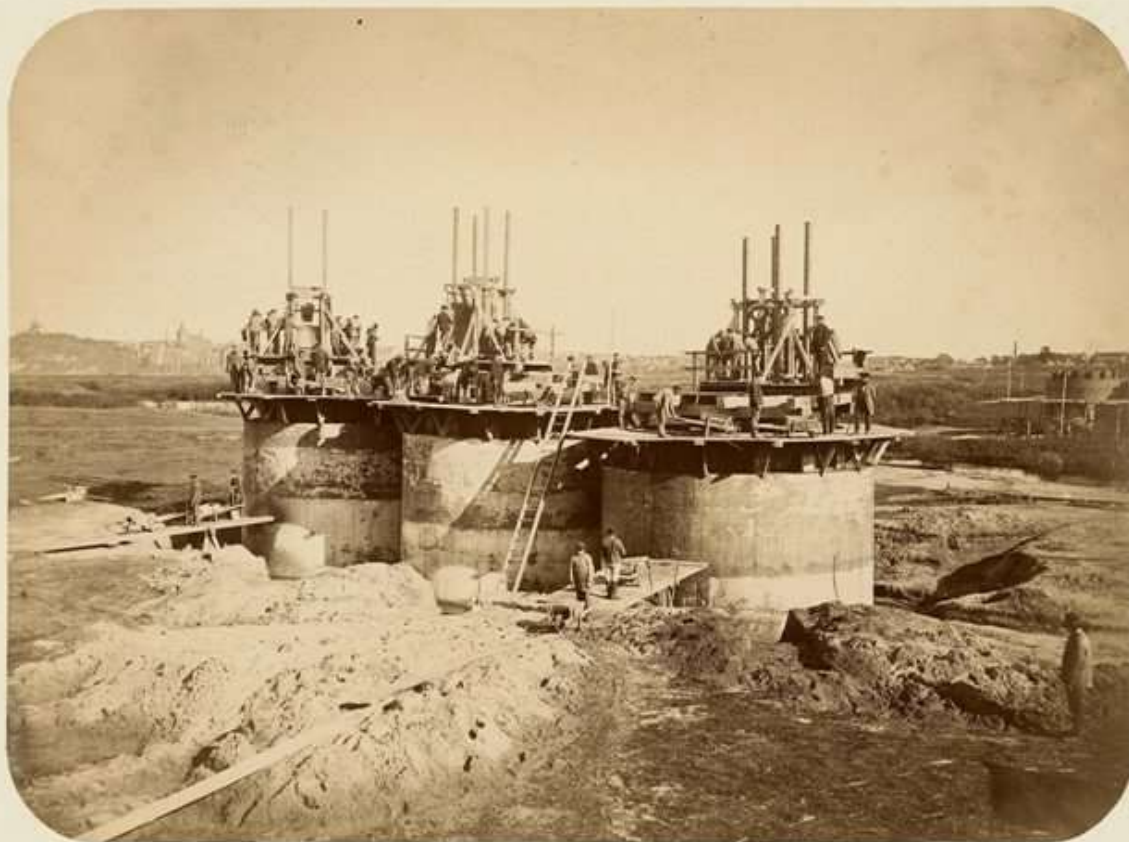


Materiały reklamowe Pomorskiej Stoczni Kajaków „Gryf” Jana Kuźmińskiego w Grudziądzu. Zbiory Macieja Wiśniewskiego



Materialy reklamowe Pomorskiej Stoczni Kajaków „Gryf” Jana Kuźmińskiego w Grudziądzu. Zbiory Macieja Wiśniewskiego

Weichselbrücke bei Graudenz

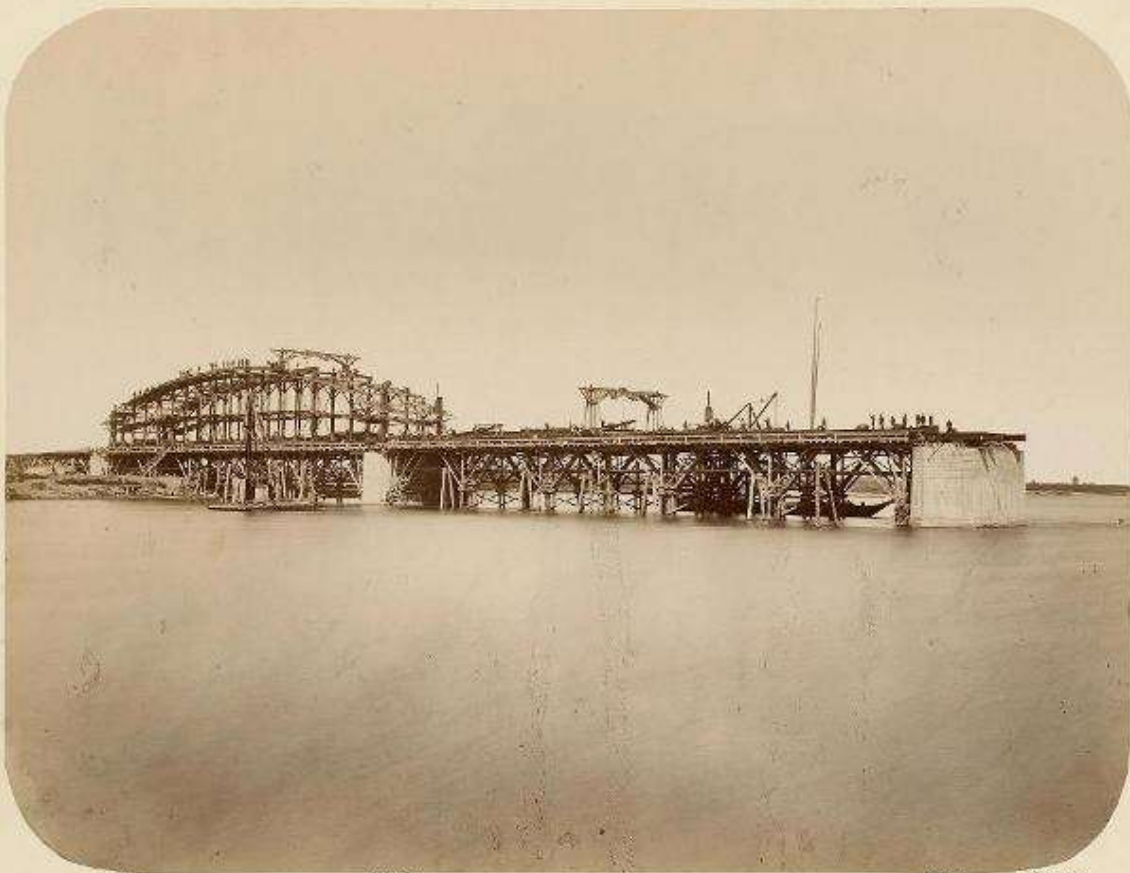


*Senkung der Fundament. Brunnen
Zylinder N. II*

87.574/179

Osadzenie studni fundamentowych pod most w Grudziądzu

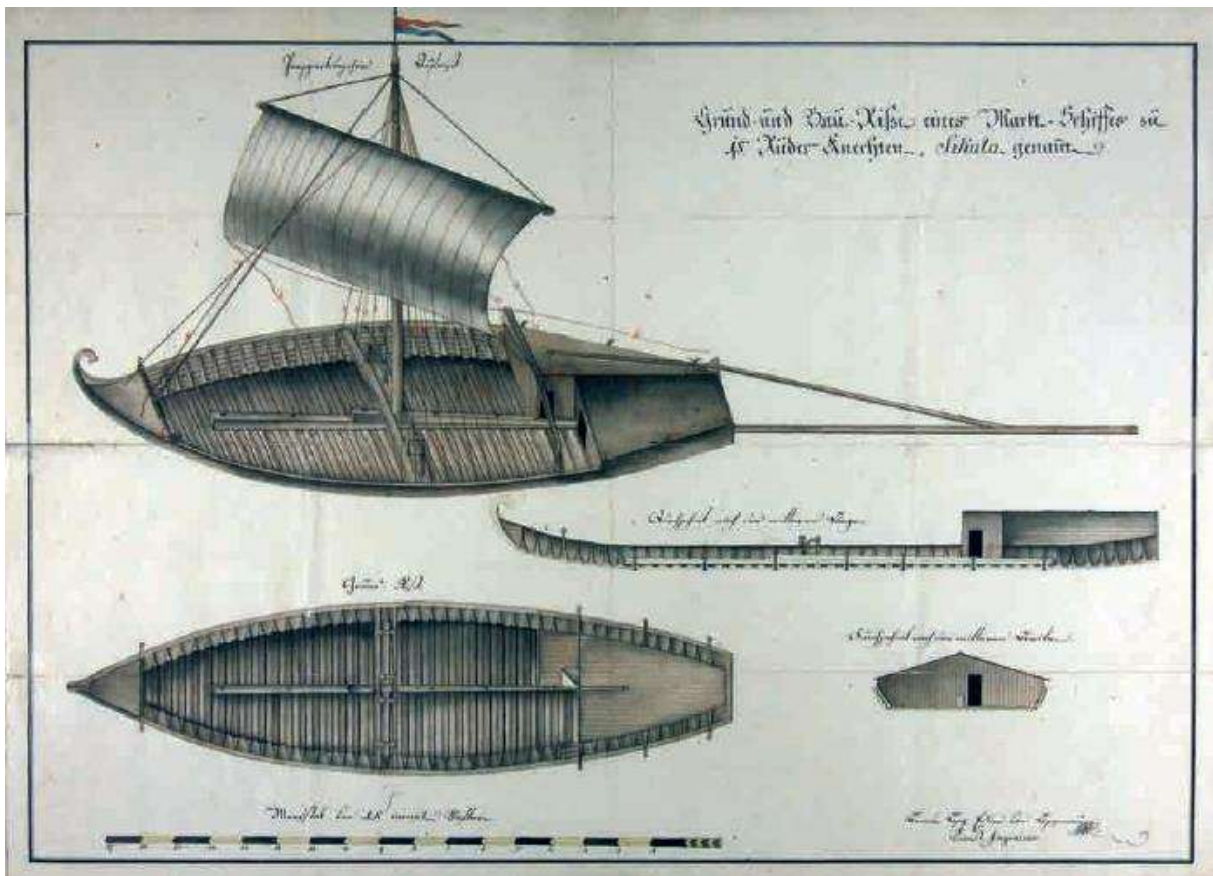
Wechselbrücke bei Graudenz.



Seite 11. 1875/76

Montierung des eisernen Ueberbaus zwischen den Pfeilern II. III und IIII

Montowanie żelaznych elementów mostu w Grudziądzu



Szkuta



Szkuty



Panorama Grudziądza. Wilhelm Burza 1917 r.
Zbiory Muzeum im. ks. dr. Wł. Łęgi w Grudziądzu

Notatki

Notatki

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisch, Janusz Hinz. Logo KMDG wykonał Grzegorz H. Rygielski.