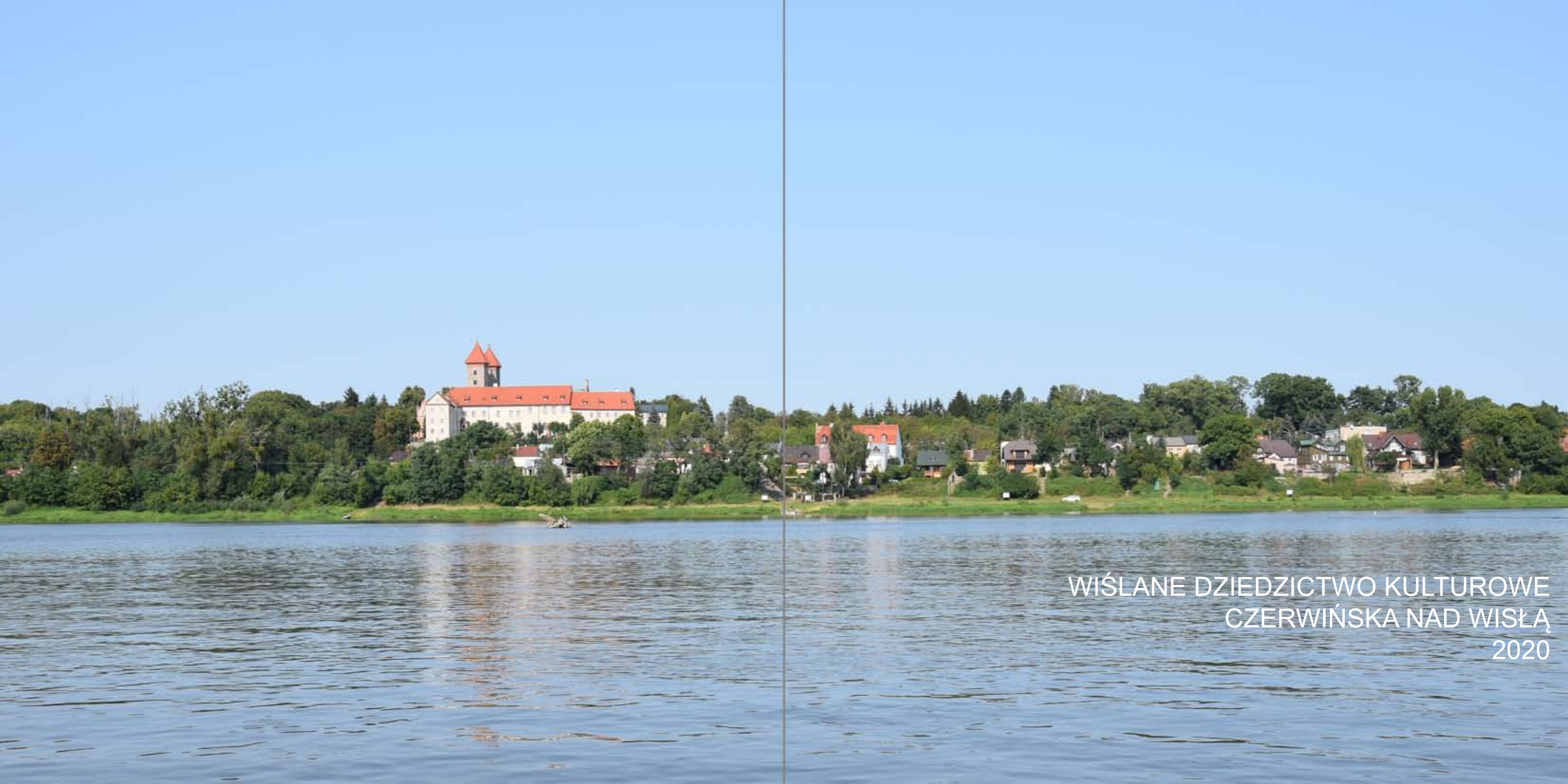




WIŚLANE DZIEDZICTWO KULTUROWE CZERWIŃSKA NAD WISŁĄ 2020

redakcja
Mateusz Odoliński
Tomasz Szczęsny



WIŚLANE DZIEDZICTWO KULTUROWE
CZERWIŃSKA NAD WISŁĄ
2020

Redakcja:
Mateusz Odoliński
Tomasz Szczęsny

Konsultacja i korekta:
Dorota Zgorzelska

Zdjęcia:
Marcin Figurski
Mateusz Odoliński

Wydawca:
Stowarzyszenie Nasz Czerwińsk nad Wisłą
Plac Stefana Batorego 11, 09-150 Czerwińsk nad Wisłą

Opracowanie graficzne:
Marcin Gluchowski
www.marcingluchowski.pl

Data wydania:
2020

Podane w niniejszym opracowaniu informacje mają charakter edukacyjny.
Za poszczególne części pracy odpowiedzialność ponoszą ich autorzy.

© 2020 Wszelkie prawa zastrzeżone. Stowarzyszenie Nasz Czerwińsk nad Wisłą

Zadanie realizowane przez:

Stowarzyszenie Nasz Czerwińsk nad Wisłą
Plac Stefana Batorego 11, 09-150 Czerwińsk nad Wisłą
KRS: 0000658187, REGON: 366392410, NIP: 567-190-90-07
www.czerwinskiadwisla.com, e-mail: naszczerwinsk@gmail.com



Narodowy
Instytut
Dziedzictwa

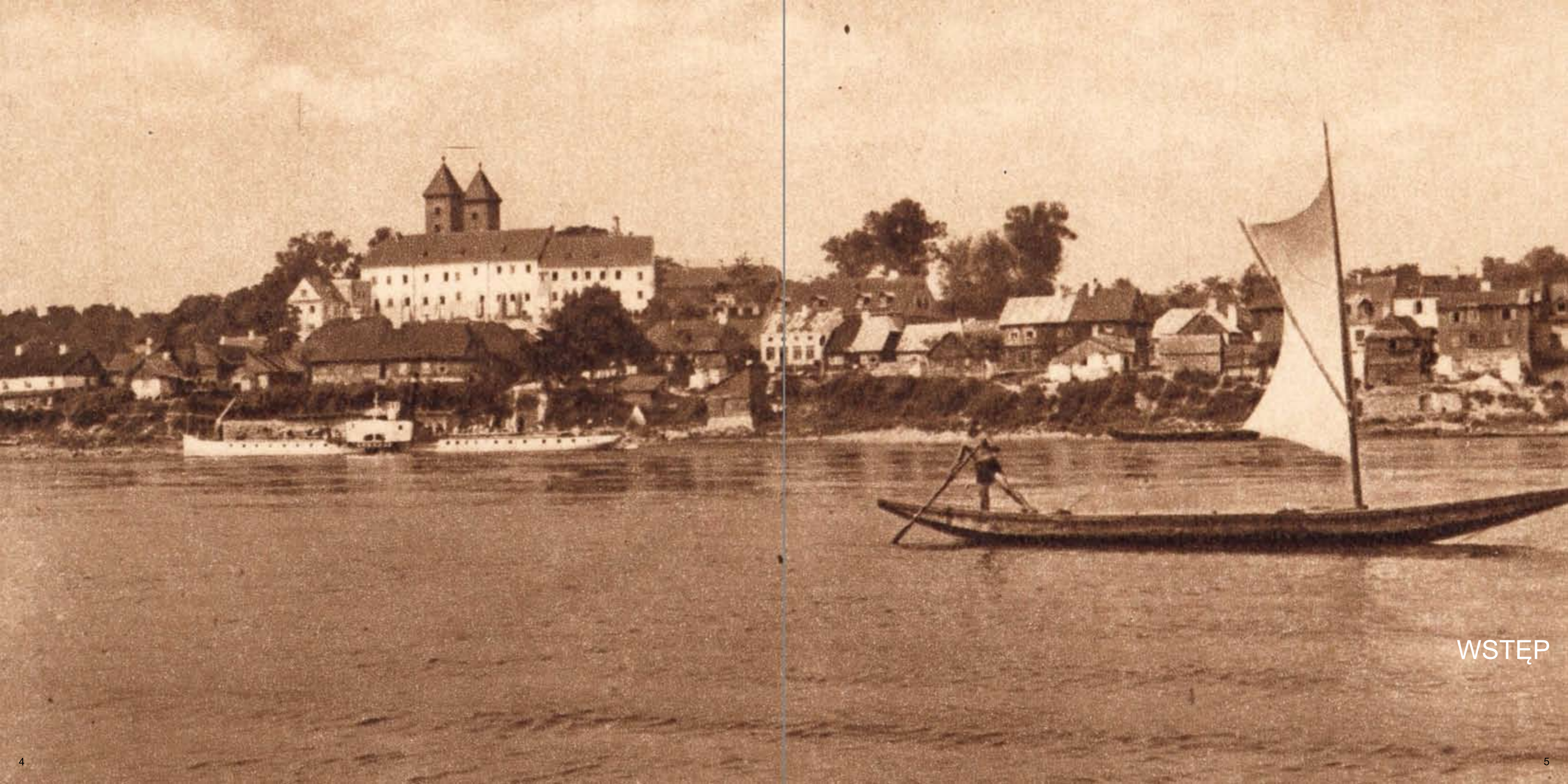
Wspólnie dla
dziedzictwa

 STOWARZYSZENIE
NASZ CZERWIŃSK NAD WISŁĄ

Zadanie publiczne pt. "Wiślane Dziedzictwo Kulturowe Czerwińska nad Wisłą 2020" dofinansowane zostało ze środków Narodowego Instytutu Dziedzictwa w ramach programu „Wspólnie dla Dziedzictwa”.

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
Tomasz Zamorski, Mateusz Odoliński	7
Tomasz Szczęsny	9
Bat Czerwińskich Piaskarzy	11
ARTYKUŁY	15
Marcin Figurski, Mateusz Odoliński <i>Fotorelacja</i>	16
Paweł Marek Pogodziński <i>„Truskawka”, czyli nowy bat z Czerwińska</i>	22
WIŚLANE DZIEDZICTWO KULTUROWE CZERWIŃSKA NAD WISŁĄ	25
Wiślane dziedzictwo kulturowe Czerwińska nad Wisłą	26
Praca na Wiśle	28
Łapanie żwiru przez piaskarzy czerwińskich	30



WSTĘP

„Wiślane Dziedzictwo Kulturowe Czerwińska nad Wisłą 2020” to kolejny projekt Stowarzyszenia „Nasz Czerwińsk nad Wisłą”, dofinansowany ze środków Narodowego Instytutu Dziedzictwa, w ramach programu Wspólnie dla Dziedzictwa. Projekt realizowany był w dwóch nadwiślańskich miejscowościach - Nieszawie oraz Czerwińsku nad Wisłą. W ramach projektu, w dniach od 02.09.2020 r. do 08.09.2020 r., zorganizowany został obóz wolontariacki w Nieszawie, w postaci warsztatów skutniczych, gdzie wolontariusze pod opieką doświadczonego skutnika brali udział w rekonstrukcji tradycyjnej łodzi drewnianej „Bata Piaskarzy Czerwińskich”, nabywając jednocześnie nowe umiejętności skutnicze. Zorganizowane zostało także letnie kino plenerowe dla mieszkańców Czerwińska nad Wisłą, podczas którego odbył się premierowy pokaz filmu z warsztatów. Dla miłośników wiślanych historii oraz krajobrazów zorganizowane zostały edukacyjne rejsy po rzece Wiśle. Projekt był kontynuacją obozu wolontariackiego realizowanego w 2018 r., mającego na celu inwentaryzację zanikłych tradycji wodniackich, flisackich oraz skutniczych miejscowości Czerwińsk nad Wisłą.

Zebrane w niniejszej publikacji materiały stanowią podstawę do kontynuacji zrealizowanych dotychczas projektów, a zaangażowanie mieszkańców, skutników, wolontariuszy, instytucji publicznych oraz partnerów projektu dają nadzieję na przywrócenie tradycyjnego rzemiosła wiślanego miejscowości Czerwińsk nad Wisłą.

W tym miejscu chcielibyśmy podziękować instytucjom oraz osobom, bez których realizacja projektu nie byłaby możliwa.

Dziękujemy Narodowemu Instytutowi Dziedzictwa za przekazane dofinansowanie na realizację projektu oraz naszym partnerom Fundacji Wolna Wisła, Parafii Zwiastowania NMP w Czerwińsku nad Wisłą oraz Stowarzyszeniu EMAUS za otrzymane wsparcie.

Szczególne podziękowania kierujemy w stronę Tomasza Szczęsnego, który podzielił się z nami swoimi umiejętnościami skutniczymi oraz ogromem posiadanej wiedzy. Dziękujemy także naszym wolontariuszom Dorocie Zgorzelskiej, Adamowi Ryczywolskiemu, Kamilowi Szpronceł, Wojciechowi Wangrynowi, Piotrowi Bałdydze, Pawłowi Pogodzińskiemu za ich zaangażowanie oraz ogromne wsparcie w realizacji projektu.

Dziękujemy ponadto Fundacji Imienia Krzywdów i Bieńków oraz Zgromadzeniu Zakonnemu Sióstr Serafinek w Nieszawie za okazaną pomoc oraz ciepłe przyjęcie w murach klasztornych.

Tomasz Zamorski
Prezes Zarządu

Mateusz Odoliński
Wiceprezes Zarządu

Między 2 a 8 września 2020 r. miałem przyjemność poprowadzić w Nieszawie warsztaty szkutnicze, zorganizowane przez Stowarzyszenie „Nasz Czerwińsk nad Wisłą”. W ramach działań warsztatowych uczestnicy mieli okazję poznać sposoby i technikę budowy „Bata Czerwińskich Piaskarzy”.

Bat - bezstępkowa drewniana łódź płaskiego dna o wiązaniu poszycia dziobowego w systemie kafowym tj. do jednego punktu. Powszechny na Wiśle od początku XIX w. do lat 70-tych XX w. Tego typu jednostki dochodzące do 25 m długości służyły do wydobywania wiślanego żwiru, czasami pełniły też rolę frachtowców lub łodzi komunikacyjnych.

Podczas warsztatów udało się nam zbić czteropasmową olbrzymią skrzynię, której poszczególne brety/tarcice znitowane zostały specjalnie wykutymi przez kowala gwoździami. Wolontariusze mieli także okazję budowy mniejszej łodzi rybackiej, repliki łodzi z Silna. W te kilka dni, które spędziliśmy wykonując dziś już mało znaną profesję, rozpoczęliśmy pewien etap, który przybliżył nas do rekonstrukcji „Bata Czerwińskich Piaskarzy”. Pragnę podziękować wszystkim uczestnikom warsztatów za zaangażowanie, ciężką pracę oraz trudne pytania.

Tomasz Szczęsny

Szkutnik

Bat Czerwińskich Piaskarzy

Proces budowy bata łatwo prześledzić na podstawie obserwacji funkcjonowania warsztatu skutniczego rodziny Wójtowiczów w Czerwińsku - Pradze, we wczesnych latach powojennych. W okresie międzywojennym właścicielem firmy był skutnik Wojciech Wójtowicz (ur. w 1865 r., zm. w 1938 r.), który do Czerwińska przybył w 1911 r. z Płocka, gdzie pracował jako majster skutniczy w stoczni Piotra Winiarkiewicza, specjalizującego się w budowie drewnianych barek rzecznych, kafówek i kajlaków. Jako podmajstrzy pracowali u niego dwaj synowie - Leon (1890) i Jan (1893), którzy po 1945 r. wybudowali kilkadziesiąt batów.

Baty budowano w niezwykle prymitywnych warunkach, nie wymagających żadnych stoczni, czy też pochylni. Skutnik wybierał zwykle odpowiednie miejsce, charakteryzujące się pewnym nachyleniem, np. w ogrodzie, czy też na łące nad brzegiem Wisły, lub jej dopływem. Materiał do budowy był zazwyczaj przygotowany i złożony na placu budowy. Odpowiednie sztuki drewna na wręgi wyszukiwał sam skutnik, który chodził po okolicznych lasach i prywatnych gospodarstwach i właściwie wygięte pnie i konary za zgodą właścicieli wycinał, płacił gotówką i przewoził na miejsce budowy.

Na poszycie bata używano bali sosnowych, zakupionych w lasach państwowych, lub surowca tańszego, pozyskiwanego w okresie międzywojennym w prywatnych lasach wschodniej Polski i spławianego wodą. Budowę zaczynano od położenia części dennej statku, która w pewnych partiach musiała być odpowiednio podgięta ku górze. Bale denne były uprzednio trasowane i piłowane, a następnie na stykach gładzone przez ciosanie lub heblowanie tak, aby stworzyły odpowiedni kształt dna. Do gotowego już i częściowo udychtowanego dna mocowano rozklinowanymi kołkami „zole” czyli denniki, z wyciętymi wcześniej „szparlochami”, umożliwiającymi w czasie eksploatacji bata spływanie wody zęzowej do najniższej położonej „gratyny”. Następnie, w części rufowej ustawiano pawęż, zwaną u wiślaków „lustrem” i na tak przygotowane dno kładziono pierwsze bale burtowe, tzw. „brony” albo „zemraty”. Były one również odpowiednio ukształtowane przez piłowanie, ciosanie i heblowanie, a potem przygięte równo z czołem bocznej płaszczyzny dna w taki sposób, aby dolna krawędź brony wystawała na około 5-7 cm poniżej spodu dna. Następnie kładziono drugi pas bali burtowych, tzw. „dylę”, wykonując przy spasowywaniu podobne czynności. Wszystkie brety konstrukcji poszycia były przyginane za pomocą systemu talii i podbijanych na podporach klinów. Podobnie jak dwa pierwsze, zakładano pas trzeci od dna, tzw. „średnicę” („wasserfata”) i czwarty - „wiatrówkę” („windfata”).

Przy średniej długości bata 25 metrów, szerokość kadłuba w miejscu największego rozgięcia burt wynosiła 4 metry. Poszczególne brety w danym pasie burtowym, jak również w dnie, łączono sposobem „na zamek”, zbijany dodatkowo przez pionowo przewiercony otwór, kołkiem z twardego drewna, najczęściej akacjowego. Wszystkie brety burtowe stykały się ze sobą schodkowo częściami bocznych płaszczyzn, sposobem ogólnie stosowanym i znanym w skutnictwie pod nazwą terminologiczną „na zakład”, czyli na zakładkę. W końcowej fazie montażu kadłuba wstawiano w części dziobowej, w miejscu zbiegu wszystkich bretów dna i burt, starannie wyprofilowany klocek dębowy tworzący sam dziób, tzw. „sztabę”, mającą na celu wzmocnienie całej konstrukcji przez związanie bretów poszycia, przytwierdzonych do sztaby „sworzniami” kowalskiego wyrobu. Brety poszycia burtowego w trakcie ich nakładania na siebie, były zszywane „bratnalami” - kowalskiej roboty gwoździarni z płaskimi łbami. Do tak zbudowanego kadłuba zakładano wręgi, mocując je zazwyczaj „na kołki”. Do jednej zoli mocowano po dwie pary wręgów ściśle przylegających do dna i burt, mających na celu mocne wiązanie i usztywnienie kadłuba. Na czwarty, ostatni w burcie burt poszycia, nabijano zawsze dodatkową deskę osłaniającą, pełniącą rolę listwy odbojowej, tzw. „klamburt”, który wycierał się przy „łapaniu żwiru” kaszorami i w związku z tym na śródokręciu był co roku wymieniany, podobnie jak nabijana z wierzchu listwa, tzw. „opaska”.

Miejsca styku zoli, bretów i wręgów smołowano na gorąco. Szpary dychtowano parafinowanym bądź smołowanim targonem lnianym lub konopnym, po czym zalewano je gorącym pakciem. Smołowano też burty od linii wodnej „na pusto”, na wysokość wolnej burty do linii pełnego załadunku, jako najbardziej narażonej na gnicie. Po dokonaniu tych wszystkich czynności czekali na wiosenny przybór lub też wodowano bat przez zepchnięcie na wodę, gdzie prowadzono jeszcze roboty wykończeniowe.

Takielunek rozprawy bąta stanowiły: maszt „*sztanga*”, czyli rozprza, „*jechbum*”, dwa żagle - „*duży*” i „*mały*” oraz kilka lin. Maszt miał wysokość przekraczającą często 20 metrów i był osadzony w specjalnym urządzeniu – „*szersztoku*”, utrzymującym go w pozycji pionowej bez możliwości wychylania się do przodu i na burtę. Szersztok składał się z „*zycemla*” (staropolski „*sztembloch*”) tj. ławy z solidnego drewna, opierającej się o górne krawędzie obu burt, dalej z podmasztowej ławy dennej z gniazdem na stopę masztu przymocowanej kołkami do zoli oraz ustawionych w pionie dwóch grubych desek, tzw. „*kleszczy*”, łączących zycemel z ławą denną. Deski te ustawione równolegle do osi statku nie pozwalały masztowi wychylać się na boki. Wychylenie do przodu uniemożliwiał zycemel, do tyłu natomiast „*szpantał*” - lina „*szpanująca*”, czyli spinająca na sztywno dziób z wierzchołkiem masztu. Dodatkowe zabezpieczenie stanowił wkładany w szersztok drewniany klocek „*fyś*”. Dzięki temu urządzeniu, maszty na bątach można było wygodnie kłaść podczas przechodzenia pod mostami, na czas płynięcia samospławem, zwłaszcza pod wiatr, oraz podczas różnych napraw takielunku w koniecznym nachyleniu masztu do tyłu. Maszt stawiano i obalano przez napinanie bądź luzowanie szpantału na „*ołubce*”, prymitywnej windzie ręcznej z poziomym wrzecionem do nawijania liny, umieszczonym w dziobowej części bąta między burtami. Winda ta obracana była rodzajem kabestanowego kołowrotu, składającego się z ośmiu handszpaków, czyli żerdzi osadzonych po cztery po obu stronach wijadła. Aby uwolnić ołubkę od szpantału, napinano mocno szpantał aż do wygięcia masztu do przodu, po czym zahaczano „*bomsztrykiem*” - specjalną kauszą zaplecioną w dolnej części szpantału o hak w części dziobowej - luzując jednocześnie szpantał na ołubce, co pozwalało odwiązać go z wrzeciona, by ołubka mogła być zwolniona do ewentualnego ponoszenia kotwicy.

Maszty na bątach sporządzano najchętniej z drewna świerkowego, z uwagi na jego lekkość, w przeciwieństwie do ciężkich masztów sosnowych. Świerkowe maszty wstawiał do nowych bąatów wyłącznie szutnik Wojciech Wójtowicz z Czerwińska - Pragi. Odpowiedni surowiec masztowy dostarczali mu flisacy z Ulanowa, spławiający rokrocznie tratwy z Sanu. Wójtowicz miał z nimi kontakty z czasów przed I wojną światową, kiedy pracował w Płocku-Radziwiu przy budowie drewnianych berlinek - kafówek, do których drewniane maszty dostarczali ci sami flisacy. W okresie międzywojennym, ulanowska tratwa zatrzymywała się każdej wiosny przed stoczną Wójtowicza w celu dokonania wyładunku drewna masztowego, stanowiącego prywatny dochód retmana i flisaków.

Żagle na bąty szyto z brytów jednometrowej szerokości. Dla bąata o długości 25 m i pojemności 18 m³ żwiru (wagowo ponad 30 ton nośności), na duży żagiel zużywano 10 brytów o długości pionowej 13÷15 m, co dawało powierzchnię 130÷150 m². Na mały żagiel dawano średnio 8 brytów po 8 m, czyli powierzchnia wynosiła około 64 m². Tak więc, powierzchnia ożaglowania przeciętnego bąata mogła przekraczać 200 m². Bąatów większych nie było wiele, z uwagi na konieczność ich obsługi przez zwiększoną załogę, cięższe holowanie z lądu czy trudności z wyciąganiem co dwa, trzy lata na ląd do konserwacji. Posiadaczem dużego bąata o pojemności 30 m³ był szyper Boguś z Czerwińska. Jego statek był łatwo rozpoznawalny z daleka zwłaszcza, kiedy szedł pod żaglami, niosąc czerwony, dwumetrowej długości „*wempel*” - czyli wimpel. Inni, indywidualni armatorzy z Czerwińska, jak Piekutowie, Wilanowscy, Biernatowie, Bieleccy, Krucze i Zmysłowscy stawiali własne, charakterystyczne, wyróżniające ich statki wempele. Wempel przywiązywano szutkami do „*kijka*” - 1,5 metrowej żerdki, którą mocowano do „*fansznura*” - linki idącej od knagi na dolnej części kolumny masztu, do bloczka na topie. Podniesiony na fansznurze wempel na kijku wystawał 0,5 m ponad top masztu, swobodnie powiewając na wietrze.

Kotwice na bątach umieszczano w pozycji wiszącej na „*bokszprycu*”, czyli na bugszprycie, mocnej żerdzi umocowanej do prawej burty przy „*sztapie*”. Do noku bokszprycy mocowano blok kotwiczny. Czterolapową kotwicę podwieszano za jedną łapę na „*bubelajnie*” tzn. boberlinie, a jeszcze inaczej „*zdzierce*”, idącej od łapy kotwicy przez blok na bokszprycu do ołubki, na której wrzeciono nawinięta była bubelajna. Do ucha trzonu kotwicznego przyszełkowana była „*keta*” (niem. die Kette - łańcuch) - łańcuch kotwiczny trzymający kotwicę przy manewrze kotwiczenia lub kotwicowania, obłożony drugim końcem na „*ankernaglu*”, czyli kołku kotwicznym wetkniętym w „*ankerwandloch*” (otwór przewiercony w prawej burcie). Bubelajna służyła wyłącznie do rwania, podnoszenia i „*puszczania*”, czyli rzucania kotwicy. Ręcznej roboty kotwice specjalnie na bąaty wytwarzane były przez kowali. Najlepsze kotwice robił w Czerwińsku kowal Ignacy Pielaciński, znacząc każdą z nich inicjałami „*I.P.*” Kowal ten wywodził się ze starego, wodniackiego rodu Pielacińskich z Wyszogrodu. Jego wyroby można było jeszcze spotkać

w latach 50. XX w.

Balansowe **stery** na bąatach osadzone były na pawęży tuż przy dachu budy na „*rufklocu*”, chodzące na „*sztajernaglu*”.

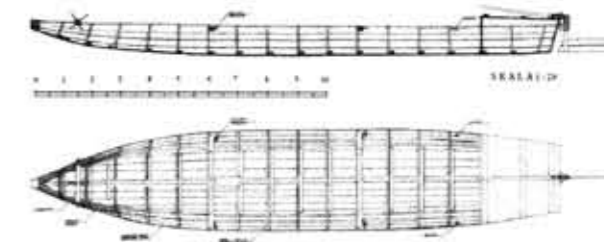
W sezonie nawigacyjnym domem załogi była „*Buda*”, czyli jednoizbowe pomieszczenie mieszkalne. Podobnie jak na statkach XVI-wiecznych, tradycyjnie sytuowano ją na rufie, gdzie dno było podgięte ku górze. Położoną w budzie podłogę z tarcic odpowiednio poziomowano, co zabezpieczało pomieszczenie przed podchodzeniem wyciekającej z mokrego żwiru wody zęzowej. Lekko podwyższone burty i pawęż wykorzystywano jako ściany budy, a dobudowana od strony dziobowej ściana przednia, zaopatrzona była w drzwi i zazwyczaj dwa małe okienka. Kajutę pokrywano dachówkowato zachodzącymi na siebie tarcicami. Wewnątrz wbudowywano koje, stosownie do liczebności załogi, często piętrowe. Do ogrzewania wnętrza i gotowania strawy służył żeliwny piecyk - „*koza*”. Do ściany od strony dziobu przykręcano na zawiasach składany stół. W wolnych miejscach, na ścianach montowano półki na przedmioty osobiste i wieszaki na ubrania. Nad „*kozą*” zawieszony był wieszak do suszenia ubrań sztormowych. Często też można było spotkać szafki na naczynia stołowe i kuchenne, produkty żywnościowe i ubrania wyjściowe.

„**Łapanie żwiru**”, czyli jego wydobywanie, odbywało się klasycznym sposobem - przy użyciu „*kaszorów*”, tj. czerpaków ze stalowych prętów i płaskowników oplecionych drutem, osadzonych na sosnowych drągach o długości 3÷4 m. Metoda ta stosowana powszechnie od dawna, wymagała wyszukania „*grzempy*” z odpowiednimi pokładami żwiru, zalegającymi na niewielkiej głębokości. Załoga bąata związała żagle i stawała na kotwicy, po czym przystępowała do pracy. Kaszory opuszczano kubelkami do dna i zapierając się bosymi zazwyczaj stopami o burtę, ciągnięto mocno drąg oparty o klamburt. Napelnięty żwirem kaszor podnoszono do lustra wody i w celu uzyskania czystego granulatu wyplukiwano z tzw. „*pospółki*” piasek przez wielokrotne podnoszenie i opuszczanie do wody kaszora, by oczyszczoną zawartość wysypać na podłogę ładowni bąata. Przy dwuosobowej załodze trwało to zwykle około trzech dni. Zbierająca się w zęzie woda wyciekająca z mokrego żwiru, była odprowadzana za burtę przez wychłapywanie drewnianą szuflą z najniższej położonej „*gratyny*”. Po uzyskaniu pełnego ładunku załoga prowiantowała się i gotowa do drogi czekała na sprzyjający wiatr.

Opracowanie: Mateusz Odoliński, Dorota Zgorzelska



1. Bat pod pełnymi żaglami w okolicach Czerwińska nad Wisłą. Rysował z natury mgr inż. arch. Jan J. Reszka



2. Bat produkcji Jana Wójtowicza z Czerwińska - Pragi. Rys. mgr inż. arch. Janusz Reszka w 1972 r..



ARTYKUŁY



1. Zespół Klasztorny Franciszkanów w Nieśzwie



2. Bulwar przy komorze celnej w Nieśzwie



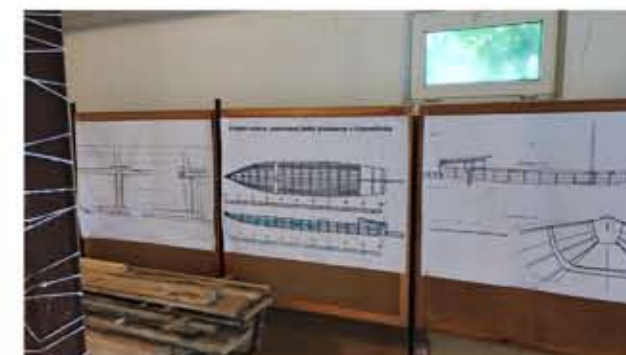
3. Zabytkowy dom rybaka w Nieśzwie



4. Ratusz w Nieśzwie



5. Prom w Nieśzwie



6. Projekt bata czerwińskich piaskarzy

Marcin Figurski, Mateusz Odoliński

FOTORELACJA



7. Zapoznanie wolontariuszy z metodologią warsztatów



8. Odpuszczanie gwoździ



9. Owijanie gwoździ targanem, w celu uszczelnienia połączenia burtowych



10. Przygotowanie do dyblowania dna



11. Prasowanie, ściskanie bretów dna



12. Ukosowanie styku pod bronę



13. Montaż łączników na czas budowy



14. Kształtowanie podjazdów



15. Zbijanie skrzynki



16. Montaż trzeciego pasa burtowego tzw. wasserłaty



17. Wycinanie felcu na klamburcie



18. Montaż klamburty



19. Zakładanie klamburty



20. Wiązanie bretów poszycia poprzez nitowanie gwoździ



21. Zaginanie gwoździa, w celu wbicia w pas burtowy



22. Kafa -miejsce zbiegu wszystkich bretów dna i burt, przygotowane pod montaż sztaby



23. Przygotowania do wycięcia sztaby



24. Organizacja Tradycyjnej Biesiady



25. Edukacyjne kino plenerowe



26. Pokaz relacji filmowej z warsztatów szkutniczych w Nieszawie



27. Przygotowanie do rejsów edukacyjnych



28. Rejsy edukacyjne po rzece Wiśle



29. Opowieści o Wiślanym Dziedziectwie Czerwińska nad Wisłą

W jeden z lipcowych wieczorów w 2018 roku, siedząc nad Wisłą podczas realizacji projektu „Wiślane dziedzictwo kulturowe Czerwińska nad Wisłą”, Mateusz Odoliński dzieli się z uczestnikami zadania jednym ze swoich marzeń: Chciałbym zbudować bat – charakterystyczną łódź wiślaną, która przez wielu wodniaków i mieszkańców uznawana była za pływający symbol Czerwińska. Wszyscy są zachwyceni pomysłem, że to byłoby coś wielkiego i symbolicznego zarówno dla Czerwińska, ale też rzeszy wiślaków.

Sierpień 2020 roku telefon od Mateusza – budujemy bata, przyjedziesz? Oczywiście takiej propozycji nie mogłem odrzucić. Jadę pomóc realizować marzenia, bo warto.

Jechałem pełen wiedzy zaczerpniętej z publikacji: o bacie, o jego szczegółach konstrukcyjnych, o skutnikach, którzy specjalizowali się w jego budowie. Słowem, byłem teoretycznie przygotowany do tego co mnie czeka, ale jak to często bywa, teorii trzeba potwierdzić praktyką.

Na miejscu poznałem uczestników projektu – świetnych ludzi, pełnych pasji, którzy mieli często duże doświadczenie skutnicze, ponieważ sami budowali bądź remontowali jednostki wiślane. Byli oni także mocno związani z Wisłą, bardzo wielu z nich pływa po królowej rzek różnego rodzaju łodziami.

Budowaliśmy bata pod pieczęcią wspaniałego skutnika i człowieka - Tosza, czyli Tomasza Szczęsnego. Specjalnie nie użyłem zwrotu, iż nas „nadzorował”, ponieważ on nas „uczył”. W warsztacie skutniczym zachowywaliśmy się trochę jak dzieci w przedszkolu i Tosz niczym cierpliwy nauczyciel udzielał odpowiedzi na dziesiątki pytań pt.: czy to ma być tak?, czy dobrze zrobiłem?, czy to dobrze wygląda?, a gdzie to ma być? Prace te więc wyglądały dość specyficznie, ponieważ z wielu miejsc słuchać było pokrzykiwania połączone z prośbą „Majster możesz do nas podejść”. W pracy przy bacie dzielił się z nami nie tylko swą wiedzą praktyczną, ale też często teoretyczną o skutnictwie i skutnikach, a czyż nie na tym właśnie polega przekaz tradycji.

Jadąc do Nieszawy, gdzie budowaliśmy bata, byłem przekonany, że budowa łodzi to umiejętność łączenia elementów skutniczych. Na miejscu przekonałem się, że skutnictwo wiślane jest sztuką łączenia ludzi.

Ale co ma wspólnego truskawka z batem? Wiem, że dla wielu osób symbolem, ale też i dumą Czerwińska jest truskawka. Myślę, że pływająca Truskawka pokazałaby, że istnieje jednak inny powód do chluby, jakim jest bogate dziedzictwo kulturowe tego miasta, które po pierwsze wymaga ochrony, po drugie promocji, po trzecie zrozumienia. Podobnie jak truskawka kojarzy się z wakacjami (czyli czymś miłym), tak pływająca Truskawka kojarzyłaby się z nadwiślańskim dziedzictwem Czerwińska, czymś – co każdy musi sam odkryć w tym mieście.

W jeden wrześniowy wieczór podczas realizacji projektu „Budowa bata...” Mateusz mówi o kolejnym marzeniu dotyczącym pięknego miasta nad Wisłą, czyli Czerwińska: chciałbym zrekonstruować warsztat skutniczy, gdzie byłyby budowane różne jednostki wiślane....cdn...?

Trzymam kciuki!

Paweł Marek Pogodziński

„TRUSKAWKA”, CZYLI NOWY BAT Z CZERWIŃSKA



WIŚLANE DZIEDZICTWO KULTUROWE
CZERWIŃSKA NAD WISŁĄ

„WIŚLANE DZIEDZICTWO KULTUROWE CZERWIŃSKA NAD WISŁĄ”

Miejsce gdzie teraz się znajdujesz jest nierozdzielnie związane z Wisłą. Była ona obecna w życiu mieszkańców od ich najmłodszych lat, a tradycje wodniackie, flisackie i szkutnicze to ważne elementy kulturowe Czerwińska nad Wisłą. W lokalnych stoczniach budowane były tradycyjne łodzie wiślane takie jak krypy, kajlaki czy baty. Ich posiadanie było wyznacznikiem pozycji społecznej mieszkańców oraz symbolem bogatej niegdyś tradycji miejscowości.

„Ja kochałem wodę, ja z tą wodą byłem zżyty” – mówi jeden z mieszkańców Czerwińska nad Wisłą.

Wiele czerwińskich rodzin żyło z rzeki, a z pracą na wodzie związane były całe wodniackie rody. Wisła była źródłem egzystencji tutaj mieszkających, trudniących się wydobywaniem żwiru wiślanego, budową ostróg rzecznych, wytyczaniem szlaku żeglownego, budową łodzi drewnianych, wikliniarstwem, rzemiosłem, handlem, rybołówstwem, oraz spławianiem towarów.

Jeszcze w latach 50 - tych XX wieku przy czerwińskim brzegu Wisły można było podziwiać tradycyjne łodzie drewniane oraz suszące się sieci rybackie. Tu nad brzegiem Wisły piaskarze przesiewali wiślany żwir, oddzielając od niego muszle będące materiałem dla sochocińskich rzemieślników, tworzących z nich guziki.



Przedwojenna panorama Czerwińska nad Wisłą, widok od strony Wisły



Przedwojenny rynek w Czerwińsku nad Wisłą



Przedwojenne targi na rynku w Czerwińsku



Na zdjęciu widoczne są tradycyjne łodzie drewniane oraz mieszkańcy trudniący się pracą na Wiśle



Suszące się sieci rybackie były często spotykane na czerwińskim brzegu Wisły



Mieszkańcy Czerwińska nad Wisłą na „Bacie” tradycyjnej łodzi drewnianej budowanej w Czerwińsku nad Wisłą



Dworzec pasażerski w Czerwińsku nad Wisłą. Do dworca dobiegały statki pasażerskie pływające w ramach regularnej żeglugi wiślanej

„PRACA NA WIŚLE”

Od wczesnego świtu mieszkańcy pracujący w grupach regulacyjnych wypływali na łodziach pod żaglami do pracy. Trudnili się wycinaniem faszyny, budową główek oraz ich remontem. Część mieszkańców pracowała na brzegu, tworząc tak zwane kiszki faszynowe, z których w dalszym etapie tworzone były materace zatapiane w Wiśle kamieniem polnym. W ten oto sposób powstały główki (ostrogi wodne) kierujące płynącą wodę do głównego nurtu. Przy regulacji rzeki pracowało wielu mieszkańców Czerwińska nad Wisłą, w tym rodziny Jankowskich, Nakwaskich, Nurzyńskich, Januszewskich, Rosiaków, Nowaków, Falkowskich, Liberków oraz inni mieszkańcy.

Z witek wierzbowych porastających wiślane kępy wyplatane były zielone płoty zagród, kosze wiklinowe czy wiraszki - urządzenia służące do połowu ryb. Wikliniarstwem zajmował się Pan Podenkiewicz. Rodziny rybackie z kolei tworzyli Kruczowie, Biernatowie, Nawojscy, Pielacińscy, Lewandowscy, Andrysiewiczowie, wykorzystujący do połowu sieci rozwieszane nad brzegiem Wisły. W okresie zimowym połowy odbywały się w wykutych przerębłach w których na całą noc umieszczane były wspomniane wiraszki. Połów był z reguły obfity w takie ryby jak minogi, miętusy, węgorze oraz inne równie smaczne. Zarówno wikliniarstwo, jak i rybołówstwo stanowiły niegdyś główne źródło utrzymania znacznej części mieszkańców Czerwińska nad Wisłą.

Oznakowaniem szlaku żeglownego zajmowali się wytyczni, a ich praca polegała na wytyczeniu szlaku przy użyciu bakenów. Dawniej były to bakeny w kształcie stożka, na których tuż po zmroku montowana była latarnia naftowa z zielonymi bądź czerwonymi szkiełkami. Do wytyczania szlaku służyły także znaki zastępcze w postaci czerwono – białych bądź zielono – białych tyczek. Wytyczni wyposażeni byli w drewniane łodzie koloru siwego, wiosła pychowe, pojazdkę, sondę, kotwicę, łopatkę drewnianą do wydobywania wody z łodzi, żagiel, latarnie naftowe, bakeny, tyczki oraz naftę.

W Czerwińsku-Pradze znany był warsztat szkutniczy rodziny Wójtowiczów. W okresie międzywojennym szefem tej firmy był szkutnik Wojciech Wojtowicz (ur. w 1865 r., zm. w 1938 r.), który do Czerwińska przyszedł w 1911 r. z Płocka, gdzie pracował jako majster szkutniczy w stoczni Piotra Winiarkiewicza. Jako podmajstrzy pracowali u niego dwaj synowie Leon (ur. w 1890 r.) i Jan (ur. w 1893 r.), którzy po 1945 r. wybudowali m. in. kilkadziesiąt „batów” służących piaskarzom czy „lejtaków” będących własnością lokalnych rybaków.



Mieszkaniec Czerwińska nad Wisłą na „Lejtaku”, tradycyjnej łodzi drewnianej budowanej w stoczni Państwa Wójtowiczów



Praca na Wiśle wykonywana była także przez kobiety, które swoimi umiejętnościami dorównywały niejednemu doświadczonemu mężczyźnie



Wisła w Czerwińsku tętniła również życiem w okresie zimowym



Witki wierzbowe nad brzegiem Wisły w Czerwińsku nad Wisłą służące do budowy główek (ostrog wodnych)



Baken w kształcie stożka z widoczną latarnką naftową. Baken na zdjęciu zlokalizowany był na główce (ostrodze wiślanej) zlokalizowanej na ul. Kościuszki



Zielone płoty zagród budowane z witek wierzbowych porastających wiślane kępy



Szkutnik Wojciech Wójtowicz w otoczeniu rodziny, synów – podmajstrzy, czeladników i terminatorów. Na pierwszym planie zestaw narzędzi szkutniczych, a z prawej strony siedzący z psem Janek Wójtowicz. Zdjęcie wykonane zostało w Czerwińsku – Pradze

„ŁAPANIE ŻWIRU PRZEZ PIASKARZY CZERWIŃSKICH”

„Łapanie żwiru” czyli wydobywanie odbywało się przy użyciu „kaszorów” tj. czerpaków ze stalowych prętów i płaskowników oplecionych drutem, osadzonych na sosnowych dragach o długości ok. 3-4 m. Załoga wyszukiwała „grzempę”, czyli twarde pokłady żwiru na dnie rzeki, zalegający na niewielkiej głębokości. Następnie opuszczano kaszory kubełkami do dna i zapierając się stopami o burtę ciągnięto drag. Napęczniony żwirem kaszor podnoszony był do lustra wody i w celu uzyskania czystego materiału wypłukiwano z niego piasek poprzez wielokrotne podnoszenie i opuszczanie kaszora do wody. Oczyszczoną zawartość wysypywano na podłogę ładowni bata. Zbierającą się wodę ze żwiru wychłapywano za burtę za pomocą drewnianej szufli.

Dwuosobowa załoga robiła to zwykle w 3 dni, a po uzyskaniu pełnego załadunku prowiantowała się i czekała na sprzyjający wiatr, aby wyruszyć na żaglu w drogę do Warszawy. Żwirnicza żegluga po Wiśle polegała na wykorzystaniu siły wiatru w ruchu pod wodę z ładunkiem (najbardziej korzystny był wiatr zachodni lub północno-zachodni) lub prądu rzeki w ruchu z wodą „na pusto”, czyli na samospławie wykorzystującym zjawisko prędkości ślizgowej.



Lejtaki współcześnie wykorzystywane w Czerwińsku nad Wisłą
Fot. Marcin Figurski



Lejtaki współcześnie wykorzystywane w Czerwińsku nad Wisłą
Fot. Marcin Figurski



Łapanie żwiru w okolicach Czerwińska nad Wisłą



Wyładunek żwiru z „Krypy” na ląd po ówczynie przygotowanym trapie



Panorama Czerwińska, widok od strony Wisły



Łapanie żwiru kaszorami z burty bata w 1950 roku



„Bat” pod pełnymi żaglami

