

Reszka, Adam W.

Żaglowce frachtowe z Czerwińska nad Wisłą

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 49/2, 69-112

2004

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Adam W. Reszka*

Warszawa

ŻAGLOWCE FRACHTOWE Z CZERWIŃSKA N. WISŁĄ

„[...] w głowie sobie kryślił
Człowiek roztropny, i okręt wymyślił.”
[S.F.Klonowic: *Flis ...*]

ŻAGLOWCE WIŚLANE

Od XVI do XX w., pojawiały się na Wiśle różne typy statków, dostosowane do potrzeb użytkowników. Bogactwo form skutniczych wiślanych obiektów pływających, świadczy o wysokim profesjonalizmie zarówno skutników, jak i fliśaków. Do podstawowych typów drewnianych statków z ożaglowaniem rejowym chodzących z wodą samospławem, używanych od XVI do XIX w., należą: **szkuta**, **dubas**, **koza**, **łyżwa**, **jadwiga** i **bat**, a do wyłącznie spławowych **byk**, **galar** i **komiega**. W wieku XIX ukazały się nowe typy statków z ożaglowaniem rozprzowym, jak **berlinka-odrzak** („szpicberlinka”), **berlinka-finówka** („kafówka”), **kajlak**, **krypa** i spławowy **gabar** o drewnianym owrężu i stalowym lub częściowo stalowym poszyciu, z przeznaczeniem do holowania pod wodę za kołowym parowcem. W drugiej połowie XIX w. zanikł całkowicie żagiel rejowy, a jego miejsce zajął żagiel rozprzowy, który na batakach dotrwał prawie do końca XX w.

Żegluga parowa zajmująca się holowaniem statków towarowych, wprowadzona na Wisłę w 1848 r.¹, do połowy lat 70. XIX w.² nie stanowiła praktycznie

* Kmdr por. rez., kpt. ż.s. mgr Adam W. Reszka (Specjalista ds. nawigacji rzecznej).

żadnej konkurencji dla transportu tradycyjnego, opierającego się na statkach spławowo-żaglowych. Dopiero działalność Maurycego Fajansa, przez udoskonalenie systemu holowania, skutecznie wyeliminowała z ruchu tradycyjną flotę spławowych frachtowców wymagających licznych załóg, jak szkuty czy dubasy. Przewyciężyły natomiast tę konkurencję statki nowego typu – jak berlinka z korzystnymi możliwościami transportowymi, niewymagająca z jej walorami nawigacyjnymi dużej załogi. Zator lodowy na wysokości Górek Wschodnich w roku 1840 spowodował powstanie nowego ujścia Wisły – Wisły Śmiałej, wymuszającego budowę śluzy w Pleniewie, stanowiącej przeszkodę nie do przebycia dla szerokich statków wiślanych³, odcinając im dostęp do Gdańska. Na spadek sprawności nawigacyjnej statków szerokich i ciężkich, wpłynęła też w II połowie XIX w. regulacja Dolnej Wisły, utrudniająca ruch tych statków. W wiślanym procesie transportowym wykorzystującym spław, należy brać pod uwagę oprócz statków także scalone materiały jako elementy pływające, głównie **tratwy**.

W niniejszym artykule zajmiemy się jednym z typów wiślanych statków, jakim jest znany od paruset lat **b a t**, nie pomijając często eksploatowanych w Czerwińsku od XIX w. żaglowców, jak **krypa** i **kajlak**. Jednak szczególną rolę w czerwińskiej społeczności wodniaków odegrał bat, stając się wyznacznikiem pozycji społecznej ich posiadaczy i symbolem trwania tradycji wodniackich tego miasta.



BATY ŻWIRNICZE

Nazwa **bat** pojawia się dosyć często w starych dokumentach dotyczących spławu⁴ na oznaczenie statku do transportu towarów na niewielkie odległości w ruchu lokalnym lub też do prac pomocniczych, jak np. odlichtowywanie lub przewozy międzybrzegowe. Ożaglowanie bata w tym czasie było rejowe, bo tylko takie stosowano wówczas na Wiśle. Bolesław Ślaski omawiając typy statków z przełomu XIX i XX w. powiedział, że na małych statkach wiślanych pływają sami „właściciele małych a „chodnych” statków („kóz” i „batów”), których do szyprów już nikt nie zalicza. Ci mogliby wyżyć jedynie ze spławu towarów, powierzanych im dość rzadko; zmuszeni są przeto mieć rozmaitego zarobku, jaki może im dać rzeka, a więc: rybaczyć, dobywać kamienie lub piasek z łona rzeki itp. Nie mieszkają oni na statkach, lecz na łądzie, gdyż nie przedsięwzięją nawet odleglejszych wypraw wodnych, a do pomocy przy pławacze używają zwyczajnych wyrobników, z wodą i pracą na statkach trochę obytych”⁵. Bat był statkiem drewnianym, budowanym metodą szkutniczą na tzw. „warsztacie”, tj.

urządzeniu, umożliwiającym równe, poziome układanie i podginanie ku górze dziobowej i rufowej części dna, do którego przytwierdzano „zole” – czyli denniki. Następnie dobudowywano sposobem „na zakład” cztery pasy „bretów”, czyli bali burtowych, po czym wstawiano dopiero wręgi z naturalnie wygiętych kokor.

Proces budowy bata łatwo dawał się prześledzić na podstawie obserwacji funkcjonowania warsztatu-stoczni skutniczej rodziny Wójtowiczów w Czerwińsku-Pradze, we wczesnych latach powojennych po II wojnie światowej⁶. W okresie międzywojennym szefem tej firmy był skutnik Wojciech Wójtowicz (ur. w 1865 r., zm. w 1938 r.), który do Czerwińska przyszedł 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. Z powodu trudności z pozyskaniem naturalnie wygiętych kokor, zastosowali po raz pierwszy wręgi stalowe.

Baty budowane były zazwyczaj na obstalunek u zawodowych skutników. Stalującymi byli z reguły żwirnicy, wydobywający żwir w rejonie Czerwińska i transportujący ten urobek na żaglach do Warszawy. Stalujący dawał skutnikowi zadatek, umawiając się jednocześnie co do nośności, jakości materiału i terminu wykonania. Po zawarciu takiej umowy, skutnik przystępował do gromadzenia potrzebnego surowca (jeśli nie miał go uprzednio zgromadzonego na składzie), a następnie przystępował do budowy.

Sezon nawigacyjny dla żwirników, w pewnych, sprzyjających warunkach, mógł się zacząć pod koniec lutego. Zasadniczo wszystkie baty poddawano remontom i konserwacji w okresie zimowym i wraz z zejściem lodów były one gotowe do nawigacji. Nowe natomiast baty wodowano wykorzystując wiosenny przybór, unikając tym samym spychania ciężkiego kadłuba. Pośpieszne wykończenie bata odbywało się już rękoma samego właściciela-armatora, któremu zależało na jak najszybszym przygotowaniu statku do eksploatacji.

Baty budowano w niezwykle prymitywnych warunkach, nie wymagających żadnych stoczni, pochylni, czy też innych, podstawowych urządzeń. Skutnik wybierał zwykle na terenie własnym odpowiednie miejsce, charakteryzujące się pewnym nachyleniem, np. w ogrodzie, czy też na łączce nad brzegiem Wisły, lub jej dopływem. Materiał do budowy miał zazwyczaj przygotowany i złożony na placu budowy. Odpowiednie sztuki drewna na wręgi były wyszukiwane przez samego skutnika, który chodził po okolicznych lasach i prywatnych gospodarstwach, wyszukując odpowiednio wygiętych pni i konarów, które 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 – część dziobowa na $\frac{1}{5}$ wysokości burtowej ponad wysokość śródkręcia i lekko część rufowa. Bale denne były uprzednio trasowane i piłowane a następnie na stykach gładzone przez ciosanie lub heblowanie czyli struganie tak, aby tworzyły 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 zezowej do najniższej położonej „gratyny”. Następnie w części rufowej ustawiano pawęż, zwaną u wiślaków „lustrem”. Na tak przygotowane dno kładziono pierwsze od dna bale burtowe, tzw. „brony” albo „zemraty”. Były one również odpowiednio ukształtowane przez piłowanie, ciosanie i heblowanie czyli struganie, a następnie 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” („wasserlata”) i czwarty – „wiatrówkę” („windlata”). Przy średniej długości bata $L = 25$ m, szerokość kadłuba w miejscu największego rozgięcia burt wynosiła $B = 4$ m. Grubość bretów kształtowała się: dno – 50 mm; brona i średnica – 40 mm; wiatrówka – 3 cale. 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 z sobą schodkowo z częściami bocznych płaszczyzn, sposobem ogólnie stosowanym i znanym w szkutnictwie 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. Bretы poszycia burtowego w trakcie ich nakładania na siebie, były zszywane „bratnalami” – kowalskiej roboty gwoźdźmi 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 śródkręciu 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 targanem lnianym lub konopnym, po czym zalewano je gorącym pakiem. 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 czekano na wiosenny przybór lub też, w innych okolicznościach, wodowano bat przez zepchnięcie na wodę, gdzie prowadzono jeszcze roboty wykończeniowe.

„**Strojenie bata**” natomiast należało już do właściciela – przyszłego użytkownika, który wszystkie elementy takielunku zakładał z myślą o przystosowaniu ich do własnych, indywidualnych potrzeb i upodobań. Zazwyczaj przejawiało się to w zróżnicowanej powierzchni żagli, własnoręcznie szytych.

Z powodu wysokich cen drewna w Polsce centralnej, właściciele większych przedsiębiorstw żwirnicych czynili **próby potaniania produkcji batów**, wysyłając wynajętych skutników na lesiste tereny położone nad górną Narwią lub w okolicy Augustowa. I tak, w roku 1935 informator Jan Wójtowicz⁷ zawarł umowę z przedsiębiorcą wydobywania żwiru („łapania żwiru”) Stanisławem Kaszyńskim z Nowego Dworu Maz., na mocy której z dostarczonego mu drzewnego surowca w Dobrowoli n. górną Narwią k. Świsłoczy⁸, w okresie od stycznia do maja 1936 r., wykonał przy pomocy miejscowych, najętych cieśli i skutników 8 sztuk batów żwirnicych wraz łódkami towarzyszącymi, masztami, sztangami, wiosłami i laskami pychowymi, nie licząc drewnianych szufli do wyczerpywania wody zęzowej. Drewno było tam wyjątkowo tanie – materiał najwyższej klasy liczone po 19 zł za 1 m³, podczas gdy w okolicach Warszawy cena drewna III klasy kształtowała się w granicach 26–30 zł za 1 m³. Baty te po zwodowaniu zostały spławione przez wynajęte załogi Narwią do Nowego Dworu.

Koszt budowy nowego bata w latach 1938–1939 w stoczni Wójtowiczów w Czerwińsku-Pradze, kształtował się w granicach 5.000 zł, podczas gdy w Puszczy Augustowskiej czy Białowieskiej, nawet przy wykorzystaniu drewna najwyższej klasy, nie przekraczał 3.000 zł. Bat taki po spławieniu na Wisłę „warszawską” osiągał wartość 6.000 zł.

Takielunek rozprawy bata stanowiły: maszt, „sztanga” czyli rozprza, „*jehbum*”, dwa żagle – „duży” i „mały” – i kilka lin. **Maszt** miał wysokość przekraczającą często 20 m i był osadzony w specjalnym urządzeniu – „szersztoku”, utrzymującym go w pozycji pionowej bez możliwości wychylania się do przodu i na burtę, składającym się z „*zycemla*” (niem. „*Sitzschemel*”, staropolski „*sztembloch*”) – ławy z solidnego drewna, opierającej się o górne krawędzie obu burt, podmasztowej ławy dennej z gniazdem na stopę masztu („*szpur*”, od niem. *die Sperre* – zaporą) przymocowanej kołkami do zoli oraz ustawionych w pionie dwóch grubych desek, tzw. „*kleszczy*”, łączących zycemel z ławą denną. Deski te ustawione równoległe do osi statku nie pozwalały masztowi wychylać się na boki. Wychylenie do przodu uniemożliwiało zycemel, do tyłu natomiast „*szpantał*” (niem. „*Spanntau*”) – lina „*szpanująca*”, czyli spinająca „na sztywno” dziób z wierzchołkiem masztu. Dodatkowe zabezpieczenie stanowił wkładany w szersztok drewniany klocek „*fys*” czyli „rybka” (niem. „*Fisch*”). Dzięki

temu urządzeniu maszty na batakach można było wygodnie „obalać”, czyli 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 bata między burtami. Winda ta obracana była rodzajem kabestanowego kołowrotu, składającym 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 batakach sporządzano najchętniej z drewna świerkowego, z uwagi na jego lekkość, w przeciwieństwie do ciężkich stosunkowo masztów sosnowych. Świerkowe maszty wstawiał do nowych batów wyłącznie szkutnik 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. Za uzyskane pieniądze zamawiali w czerwińskim klasztorze mszę w intencji opieki św. Barbary, fundując też sobie wystawny obiad w miejscowej restauracji.

„Duży” żagiel w kształcie prostokąta stawiano na maszcie i sztandze o długość 18÷20 m, osadzonej dolnym końcem w bomsztryku czyli *sztropie*, tj. chomątku splecionym z linek stalowych, umocowanym do pnia masztu na wys. ca 1,5 m nad zycemlem. Kąt nachylenia sztangi regulowano „reperem” (niem. „Repper” lub „Refer”), liną przebiegającą od topu (wierzchołka) masztu, przez blok na wierzchołku sztangi, przez następny blok pod topem masztu, obłożoną końcem na „naglu”, ruchomym kołku wetkniętym w „kwerloch” – przewiercony pionowo otwór w zycemlu. Za pomocą repera można było refować, czyli zmniejszać powierzchnię żagla przy nagłych uderzeniach wiatru lub w sytuacjach nawigacyjnych wymagających spowolnienia ruchu statku. „Duży” żagiel stawiano za pomocą dwóch lin – „hycliny” (niem. „Segel hissen” – stawiać żagiel), idącej od jednego, górnego „cypla”, czyli rogu żagla, przez blok pod topem masztu do nagła na zycemlu, oraz „sznurliny” (niem. *die Schnur* – cienka linka), idącej od drugiego, górnego rogu, przez blok na noku (górnym końcu) sztangi, do knagi na jej podstawie. Górny róg żagla chodził po maszcie na „raksie” z „raksklota-mi” – drewnianymi koralikami, a „bandowana” i „oblikowana” przymasztowa

krawędź żagla zaopatrzona w „*luwersy*”, czyli remizki (obszyte lub okute otwory), była przymocowana do masztu szeregiem „*szutów*” – krótkich linek wiążących, lub po prostu „*żmijką*”. Aby maszt nie stawiał oporu suwającym się przy stawianiu żagla szutom, jego kolumnę gładzono i smarowano „*lagrem*”, sosem z solonych śledzi beczkowych, dających masztowi szklistą gładź. Wierchołek sztangi z wolnym, dolnym rogiem żagla, spinała luźno „*szera*”, po której chodził bloczek z przypiętą wielokrążkową talią czyli „*szercajchem*”, przytwierdzonym do burty specjalnym hakiem, lub obłożonym po prostu na naglu. Wolny koniec liny z szercajchu obkładano na knadze lub na naglu w pobliżu budy, obok stanowiska sternika.

„**Mały**” żagiel („*bękart*”), w kształcie zbliżonym do kwadratu, stawiano „*cwetecejchem*” – linią idącą od jednego, górnego rogu tego żagla, do bloku pod topem masztu, obłożony końcem na naglu w zycemlu, bądź na knadze na kolumnie masztu. Żagiel ten rozpinano na „*jechbumie*” – żerdzi w rodzaju spinakerbomu, umocowanym do kolumny masztu za pomocą haka i bomsztryka czyli sztropu. Na jechbum wciągano drugi, górny róg żagla „*małą sznurliną*”, idącą od rogu żagla przez bloczek na noku jechbumu, i do knagi na dolnym jego końcu. Pozostałe dwa dolne rogi żagla były spięte „*małą szera*”, po której chodził bloczek z „*małym szercajchem*”, mocowanym podobnie jak szercajch duży do knagi na wewnętrznej płaszczyźnie jednej z burt. Jechbum przy postawionym żaglu obciążano na „*jechbumendzie*” – linie łączącej nok jechbumu zazwyczaj z naglem (niem. „*Tennagel*”) wetkniętym w „*wandloch*”, czyli otwór w nawietrznej burcie.

Żagle na baty szyto z brytów jednometrowej szerokości. Dla bata o długości 25 m i pojemności 18 m³ żwiru (wagowo ponad 30 t 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 ± 64 m². Tak więc, powierzchnia ożaglowania przeciętnego bata mogła przekraczać 200 m². Batów większych nie było wiele, z uwagi na konieczność ich obsługi przez zwiększoną załogę, cięższe ew. holowanie z łądu i na trudności z wyciąganiem co dwa, trzy lata na łąd do konserwacji. Posiadaczem dużego bata 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 wempel. 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 wietrze⁹.

Kotwice na batakach umieszczano w pozycji wiszącej na „boksprycu”, czyli na bugszprycie, mocnej żerdzi umocowanej do prawej burty przy „sztapie”. Do noku boksprycy mocowano blok kotwiczny. Czterolapową kotwicę podwieszano za jedną łapę na „bubelajnie” – czyli boberlinie a inaczej „zdzierce”¹⁰, idącej od łapy kotwicy przez blok na boksprycu do ołubki, na której wrzeczono nawinięta była bubelajna. Do ucha trzonu kotwicznego przyszeklowana była „keta” (niem. *die Kette* – łańcuch), czyli łańcuch kotwiczny, trzymający kotwicę przy manewrze kotwiczenia lub kotwicowania, obłożony drugim końcem na „*anker-naglu*”, czyli kołku kotwicznym wetkniętym w „*ankerwandloch*”, czyli otwór przewiercony w prawej burcie. Bubelajna czyli zdzierka, służyła wyłącznie do rwania, podnoszenia i „puszczania” czyli rzucania kotwicy.

Ręcznej roboty kotwice specjalnie na baty, 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 wytwory można było jeszcze spotkać w latach 50. XX w.

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

Pewnym ewenementem było **uprawianie żwirnictwa przez Żydów**. Znanym żwirnikiem był Icchak Mendel z Wyszogrodu, pływający cały sezon wraz z rodziną jako załogą. Informatorzy znający Mendla wyrażali się o nim z dużym uznaniem i sympatią, a ogólnie Żydzi uchodzili za dobrych wodniaków i żwirników.

„**Łapanie żwiru**” czyli **wydobywanie**, odbywało się klasycznym sposobem przy użyciu „kaszorów”, czyli czerpaków ze stalowych prętów i płaskowników oplecionych drutem, osadzonych na sosnowych drągach o długość 3÷4 m. Metoda ta stosowana powszechnie od dawna¹¹, wymagała wyszukania „*grzempy*” z odpowiednimi pokładami żwiru, zalegającymi na niewielkiej głębokości. Załoga bata zwijała 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. Napełniony żwirem kaszor podnoszono do lustra wody i w celu uzyskania czystego granulatu wypłukiwano z tzw. „*pospółki*” piasek przez wielokrotne podnoszenie i opuszczanie do wody kaszora, by oczyszczoną zawartość wysypać na podłogę ładowni bata. Przy dwuosobowej załodze trwało to zwykle około trzech dni. Zbierająca się w zęzie woda wyciekająca z mokrego żwiru, była odprowadzana za burtę przez wychlapywanie drewnianą szuflą z najniższej położonej „*gratyny*”. Po uzyskaniu pełnego ładunku załoga prowiantowała się i gotowa do drogi czekała tylko na sprzyjający wiatr.

Żegluga żwirnicza batami opierała się na wykorzystaniu siły wiatru w ruchu pod wodę z ładunkiem, bądź prądu rzeki w ruchu z wodą „na pusto”, jednak w okresach uporczywej, długotrwałej ciszy korzystano w ruchu pod wodę z usług holowników parowych, czepiając się ogona pociągu holowniczego. Odcinek

przebywanej drogi wahał się w ryzie do Warszawy od 35 do 110 km w jedną stronę, ponieważ najbliższe od Warszawy miejsce eksploatacji kruszywa znajdowało się w Zakroczymiu (555 km), a najdalsze w Dobrzykowie (622 km), dlatego największe szanse z uwagi na ograniczone możliwości holowników mieli żwirnicy z najdalej oddalonych miejscowości, jak Dobrzyków czy Kościelna Kępa (obecnie Kępa Polska). Korzystanie z usług holowniczych stanowiło dla żwirnika ostateczność, z uwagi na wysokie koszty. W latach 1938–1939 za 100 km holowania pobierano opłatę 4 zł od metra sześciennego, stanowiącą $\frac{1}{5}$ wartości wiezionego żwiru. Jeśli żwirnik sprzedał swoje kruszywo, przykładowo 18 m^3 po 20 zł uzyskując 360 zł, to koszty frachtu wynosząc $18 \text{ m}^3 \times 4 \text{ zł} = 72 \text{ zł}$ znacznie uszczuplały jego dochód.

W drogę ruszano, kiedy pozwalały na to warunki atmosferyczne, a ściślej rzecz biorąc, kiedy siła i kierunek wiatru umożliwiały żeglugę. Wtedy stawiano żagle i rwano kotwice, ruszając pod wodę. Aby bat z pełnym ładunkiem swobodnie poszedł w górę rzeki, siła wiatru powinna wynosić 3°B^{12} . Najbardziej korzystny był wiatr zachodni lub północno-zachodni. Kierunki zbliżone utrudniały żeglugę, a przeciwnie uniemożliwiały. Przy wiatrach średnich lub słabych wykorzystywano pełne ożaglowanie, natomiast przy wiatrach silniejszych poprzestawano na dużym żaglu, często zrefowanym za pomocą repera. Pożądana siła wiatru wynosiła $4\div 5^\circ\text{B}^{13}$. Przy wietrze silniejszym żegluga stawała się niebezpieczna. Wiatry zachodnie o dużej sile wieją w dolinie Wisły wiosną, ale jeszcze silniejsze, często północno-zachodnie jesienią. Ponieważ najwięcej żwiru wożono w okresie letnim, kiedy mocne wiatry występują rzadko, niektórzy żwirnicy w celu uzyskania lepszych efektów prędkości zwiększali powierzchnię żagli, co doprowadzało niekiedy do awarii, jak złamanie masztu, rwanie się lin, lub wypadków zatopienia i zatonięcia przeładowanego i przeżaglowanego bata, siła wiatru mogła bowiem wgnieść dziobem w wodę lub przechylić nagle kadłub z niską wolną burtą, który nabrawszy wody natychmiast tonął. Informatorzy często wspominali przypadki, kiedy po zatonięciu bata załoga kilkanaście godzin siedziała na maszcie, oczekując pomocy załóg innych batów. Niekiedy zdarzało się złamanie masztu przez nagłe wjechanie bata na mieliznę, zwłaszcza przy dużej prędkości podczas silnego wiatru. Najczęściej doznawały awarii baty źle utrzymane i przeładowane¹⁴.

Przy ożaglowaniu rozprzowym dają się wykorzystywać wiatry wiejące od tyłu i z boku, niemniej jednak przy niskich stanach wody na Wiśle, kiedy należało się trzymać linii meandrującego nurtu, bo tylko tam woda była „dojezdna”, nawet sprzyjające wiatry zachodnie lub północno-zachodnie podczas żeglugi pod wodę w kierunku Warszawy, mogły powodować w zakolach i zakrętach rzeki dryf statku z kierunku jazdy w bok na zawietrzną. Aby temu zapobiegać, napychano dziób bata wiosłami lub laskami pychowymi w kierunku wiatru. O wiele łatwiej było żeglować przy wyższych stanach wody, ponieważ można było

wtedy płynąć kursem „wyprostowanym”. Jazda na żaglach wymagała poza tym częstego „*krajcowania*”, czyli zmian ciągów, uzależnionych od kierunku nurtu, czy też koryta. Przy każdorazowej zmianie ciągu, przerzucany był żagiel wraz z szercajchem na zawietrzną stronę sztangi, a mały żagiel był podobnie przestawiany jechbumendą na jechbumie.

Wiatry wiejące z poszczególnych kierunków miały nazwy własne:

- „*szychowiec*” – ogólna nazwa wiatru, wiejącego wzdłuż nurtu;
- „*kaszuba*” – wiatr północno-zachodni;
- „*pomorszczyzna*” – ostry wiatr zachodni;
- „*kujawa*” – słaby wiatr południowo-zachodni;
- „*korona*” – sprzyjające wiatry w ryzie do Warszawy od zachodniego do północno-zachodniego;
- „*węgier*” – wiatr z kierunków południowych, ciepły i słaby, niekiedy porywisty;
- „*moskał*” – wiatr wschodni, często ostry, suchy i uporczywy, wiosną i jesienią zimny;
- „*mazur*” lub „*prusak*” – wiatr północny;
- „*morka*” – ostry, zachodni wiatr z zacinającym deszczem, przechodzący na północno-zachodni, przeważnie „trzydniówka”;
- „*szturum*” – silny wiatr, często nagły, burzowy, zazwyczaj zachodni, wiejący pod wodę, podnoszący wysoką, sztormowa falę.

Mówiono też niekiedy po prostu „*wschodowiec*” lub „*zachodowiec*”.

Żegluga pod wodę nie polegała jednak na wyłącznym trzymaniu się nurtu. W celu uniknięcia silnego działania prądu rzecznoego, w praktyce żeglarskiej starano się wybierać kurs „*po kątach*”, czyli poza nurtem, szukając tzw. „*wolnej wody*” lub cofek, znacznie przyspieszających ruch statku pod wodę. Wymagało to częstego przekładania kursu od brzegu do brzegu, płynięcia za rogami i za ostrogami, gdzie uciąg prądu był mniejszy, lub gdzie występowały prądy wsteczne. Podczas rejsu do Warszawy załogi zmuszone były do dwukrotnego obalania masztów pod mostami w Kazuniu i Gdańskim w Warszawie. Przy ostrym wietrze robiono to „*w cugu*”, czyli w ruchu z wykorzystaniem inercji, stawiając maszt natychmiast na górnej wodzie po przejściu pod mostem. Piaskarze z Burakowa (526 km) holowali swoje baty z piaskiem pod wodę po lewobrzeżnym „*trelu*” czyli ścieżce holowniczej sposobem „*na olkę*”, za pomocą „*tryla*”, czyli liny holowniczej, podciągniętej do pół masztu. Wodniacy z Czerwińska nazywali ich pogardliwie „*wołami*”.

Żegluga z wodą w drodze powrotnej z Warszawy do Czerwińska opierała się głównie na spławie, powszechnie znanym pod mianem samospławu, czyli na wykorzystywaniu zjawiska **prędkości ślizgowej**¹⁵, polegającym na nabieraniu przez statek przyśpieszenia w stosunku do prędkości prądu wody w rzece, uzyskiwanym przez ześlizgiwanie się kadłuba statku po naturalnej równi pochyłej, jaką stanowi lustro wody rzeki w stosunku do przyjętego poziomu¹⁶.

Remontowanie batów odbywało się zimą, poza sezonem nawigacyjnym, co 2–5 lat, w zależności od ich stanu technicznego. Bat wyciągano na z góry upatrzone miejsce na brzegu rzeki lub jej dopływu, charakteryzujące się odpowiednim nachyleniem, za pomocą „*buchlady*”, specjalnego urządzenia przeznaczonego do wyciągania statków na ląd, do ich ściągania z mielizny, zwłaszcza, jeśli statek na mieliznie „*obsechł*”, kiedy w tym czasie woda opadła. Buchlada składała się z trzech łańcuchów, stalowego trzonu z ruchomym elementem z przytwierdzonymi do niego dwoma hakami stalowymi i jednej lub dwóch żerdzi-dźwigni. Pod dno bata stojącego na wodzie wsuwano dwie „*klapy*”, drewniane, okute blaty z grubych desek. Łańcuchy dwóch buchlad zahaczano za okucia blatów, pod które wsuwano drewniane wałki sunące po balach-szynach. Wyciągnięty kadłub lewarowano i ustawiano na „*fantach*”, czyli klatkach-podporach. Remont polegał na uszczelnianiu dna i burt przez dychtowanie, oraz ew. wymianie zużytych lub przegniłych części, czasem nawet całych burtów, zwłaszcza na linii wodnej, oraz niekiedy zoli i wręgów. Z reguły wymieniane były klamburt i opaska na śródokręciu. Szpary na nowo zalewano gorącym pakiem, a różne części – pod warunkiem, że były wyschnięte – smołowano. Baty wodowano przeważnie podczas przyboru wiosennego.

Załogi batów składały się zazwyczaj z dwóch lub trzech osób: szypra z patentem i dorosłego pomocnika z praktyką wodniacką, pełniącego funkcję bosmana, oraz niekiedy młodocianego chłopca, traktowanego jako uczeń-junga. W wielu wypadkach załogę bata tworzyła rodzina szypra-właściciela, ojciec, matka i kilkoro dzieci. Wszyscy załoganci doskonale znali swe rzemiosło i często w przypadkach szczególnych, jak zdekompletowanie załogi, sami w pojedynkę obsługiwali baty w czasie żeglugi. Przytoczy się tu przypadek, kiedy żona szypra¹⁷ podczas nieobecności męża, wykorzystując sprzyjający wiatr, przy pomocy dwojga nieletnich dzieci doprowadziła załadowany żwirem, uprzednio przygotowany do podróży bat z Wyszogrodu do Warszawy, dopilnowała wyładunku i pomierzenia żwiru, pobrała zapłatę a następnie wróciła do Wyszogrodu samospławem. Korzystna transakcja sprzedaży ładunku, stanowiła niekiedy asumpt do fundowania przez szypra obiadu dla pomocnika, którego zapraszał do restauracji „Pod Retmanem” na Mariensztacie na flaki lub golonkę z grochem *pûre*, zakrapianych dwiema „setkami” czystej wódki i kuflem piwa. Potem na drogę powrotną kupowano kiełbasę „karczewską” i świeże pieczywo.



Ceny żwiru w latach 1937–1939 układały się w granicach od 11 do 20 zł za 1 m³ i zależne były od podaży i jakości granulatu. Żwir „pospółkowaty”, wymieszany z piaskiem, był tańszy, a „rafowy” o równym granulacie, uzyskiwał najwyższą cenę. Skupujący żwir odbiorcy najlepiej płacili stałym, znajomym dostawcom, toteż armatorzy batów starali się o względy licznych zresztą przedsiębiorców¹⁸, do których należał też wyładunek¹⁹. Baty zabierały od 10 do 30 m³ żwiru, ale największe było batów o pojemności 18 m³. Na 1 m³ żwiru liczone masę 1,8 t.

Liczebność batów w roku 1938 między Nowym Dworem Maz. a Dobrzykowem pod Płockiem przewyższała liczbę 130 statków. W Czerwińsku i Wychódzcu było po 30 batów²⁰, nie licząc innych statków, w Wyszogrodzie²¹ i Zakroczymiu²² po ±15 a w Nowym Dworze około 20, w tym około 15 stanowiło własność Stanisława Kaszyńskiego²³. Zatrudnienie w tej profesji znajdowało ponad 350 osób, nie licząc „łapiących” żwir „łodygami” – czyli małymi „baciakami”, który odsprzedawali armatorom kajlaków i kryp²⁴.

Płaca marynarza na bacie, według informatora Wiśniewskiego²⁵, wynosiła 10 zł od ryzy do Warszawy i 3,5 zł za 1 m³ wydobytego kruszywa. Armator płacił mu za 9 m³, czyli za połowę pojemności bata. Tak więc, jego tygodniowy zarobek mógł wynieść 41,5 zł na czysto, ponieważ koszty wyżywienia pokrywał szyper-właściciel bata.

Ryza do Warszawy, na którą trzeba było zazwyczaj dwóch dni, z braku sprzyjającego wiatru mogła się przedłużyć do dni kilkunastu. Zdarzało się niekiedy przebyć 65 kilometrową odległość z Czerwińska do Warszawy w jeden dzień, ale to stanowiło wyjątek. Powrót samospławem z Warszawy do Czerwińska trwał z reguły dwa dni, ale znamy przypadek, kiedy sternik bata przy sprzyjającym, wschodnim wietrze przebył tę odległość na żaglach samotnie w cztery godziny²⁶. Zdarzały się niekiedy kilkudniowe przerwy w podróży w oczekiwaniu na wiatr. Wtedy załogi szukając sobie jakiegoś zajęcia dokonywały drobnych napraw i remontów lub w celu uzupełnienia i urozmaicenia jadłospisu zajmowały się połowem ryb, czemu służył ukryty kawałek „słępu”, czyli drygawicy, podrywka lub szepner. Niektórzy żwirnicy w takiej sytuacji, wykorzystując wolny czas, pletli koszyki, zwłaszcza, że materiału na nie na wiślanych kępach nie brakowało.

„Buda”, czyli jednoizdebkowe pomieszczenie mieszkalne, podczas sezonu nawigacyjnego była domem załogi. 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 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 stawy 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” był wieszak do suszenia ubrań sztermowych. Często też można było spotkać szafki na naczynia stołowe i kuchenne, produkty żywnościowe i ubrania wyjściowe²⁷.

Podczas okupacji niemieckiej, w latach 1939–1945, aczkolwiek zapotrzebowanie na żwir zmalało, to pewne ilości Warszawa jednak odbierała i wydobyć wraz z transportem miało charakter ciągły. Wraz ze żwirem przewożono batami kontrabandę – głównie żywność, którą należało sprytnie przemycić przez komorę celną w Nowym Dworze Mazowieckim przy ujściu Narwi, na granicy między Rzeszą Niemiecką a Generalnym Gubernatorstwem. Tam też załogi statków poddawane były ścisłej kontroli dokumentów osobistych przez strażników z *Grenzschutzu*. Jeden z naszych informatorów²⁸ przewożąc przemycaną całą tuszę wieprzową umocowaną drutami pod łódką towarzyszącą, i pod żwirem kradzione z cukrowni w Borowiczkach cztery beczki melasy do pędzenia samogonu („bimbru”), uratował ten towar przed niemieckimi celnikami przez przypadek, ponieważ w zębie miał kilka żywych węgorzy jako zapas żywności, których wyłapywaniem tak się zajęli celnicy, że nie mieli czasu na dokładne sprawdzenie stalowymi prętami żwiru na bacie, czego tego dnia dokonywali skrupulatnie.

Po wyzwoleniu wiosną 1945 r. dostarczano do Warszawy płody rolne – głównie ziemniaki, a w latach następnych zaczął się gwałtowny popyt na żwir dla odbudowującej się Stolicy. W latach 50. popyt ten zaczął maleć, z uwagi na szybki rozwój konkurencyjnego, taniego, mechanicznego pozyskiwania kruszyw z koryta Wisły w samej Warszawie, które przyczyniło się do poniechania mało opłacalnego wydobywania i transportu żwiru batami. Upadł też dobrze prosperujący po wojnie warsztat szkutniczy braci Wójtowiczów w Czerwińsku-Pradze. „Ostatnim Mohikaninem” żwirnictwa wiślanego do roku 1982 był Roman Lemański z Warszawy²⁹. Swoje niewielkie przedsiębiorstwo składające się z baraczku nad brzegiem Wisły i dwóch batów, miał zlokalizowane na Siekierkach (508 km). Jednym batem wydobywał wyłącznie piasek lub pospółkę, a drugi z jednoosobową załogą³⁰ wysyłał na żaglach w górę Wisły do ujścia Świdra (490 km), w celu „łapania” wysokogatunkowego żwiru „rafowego” o równym granulacie, za który bardzo dobrze płacili kamieniarze cmentarni z ul. Powązkowskiej. Wg relacji Lemańskiego, jego firma czerpała podstawowe zyski z tego właśnie kruszywa.

Baty bardzo często wykorzystywane były jako **przewozy międzybrzegowe**. Wiosną 1945 r., stanowiły one jedyny, pewny środek przeprawowy z Warszawy na Pragę. Jeden z ostatnich batów do roku 1955 był wykorzystywany jako przewóz międzybrzegowy w relacji Kazimierz n. Wisłą–Janowiec, wycofany

został po uruchomieniu na tej trasie nowoczesnego promu „Gelderland” o napędzie mechanicznym (czyta się „Helderland”, jak w języku niderlandzkim).



KRYPA

Krypa stanowiła kontynuację konstrukcyjną galara, a jej pogardliwa nazwa pochodzi z urzędowych dokumentów rejestrowych administracji zaboru austriackiego³¹ z drugiej połowy XIX w. Był to statek przystosowany do pływania po wodach płytkich. Burty miała krypa wyższe i bardziej zaokrąglone niż galara. „Zalamy” dna bardziej podgięte ku górze w części dziobowej niż rufowej, zakończone „lustrem” na rufie, stanowiącym rodzaj pawęży i „sztabą” na dziobie z dwóch lub trzech ułożonych na siebie i udychtowanych między burtami belek. Do lustra przytwierdzone były końce bretów burtowych i dennych. Wielkie lustro i szeroka sztaba stanowiły jednocześnie słaby punkt krypy. Według powszechnej opinii, krypy cechowała o wiele słabsza budowa niż baty. W części dziobowej krypa posiadała „sztembloch” do masztu, stawianego i kładzionego za pomocą „ołubki” albo „wijadła” – prymitywnej windy z „wrzecionem” umieszczonym między burtami na samym dziobie. Ta sama ołubka służyła do podnoszenia kotwicy, należało tylko przewinąć na wrzecionie odpowiednie „powrozy”. W części rufowej znajdowała się „buda”, czyli pomieszczenie mieszkalne załogi. Na dużych krypach buda składała się często z dwóch pomieszczeń, ponieważ pozwalała na to duża szerokość rufy, co znacznie poprawiało załogę warunki socjalne. Ożaglowanie rozprzowe krypy było identyczne, jak na batakach i kajlakach. Pojemność kryp wahała się w przypadku żwiru od 20 do 120 m³, a nośność 30÷180 t. Przeważająca jednak większość tych statków była 45-tonowa. Średnie wymiary krypy wynosiły: **L** = 25,0 m, **B** = 7,0 m, **T**₁ = 0,1 m, **T**_{max} = 0,7 m; wysokość burty: **H** = 1,0 m; szerokość dziobu w sztabie: 4,0 m; szer. rufy: 6,0 m. Na poszczególnych odcinkach Wisły krypy różniły się drobnymi szczegółami w budowie. Na Wiśle „puławskiej” stosowano dychtunek z mchu na wici i żabki a przy sztemblochu wstawiano „kleszcze” – jak na statkach XVI-wiecznych, podczas gdy na Wiśle „płockiej” dychtowano wyłącznie targanem a do masztu wykorzystywano szersztok.

Krypy budowane były głównie w Puławach przez miejscowych szkutników i przez Jana Trafidłę w Kępie Gosteckiej³², budującego także w okresie międzywojennym baty dla warszawskich żwirników i piaskarzy. Największą krypę, jaką wybudował, o pojemności 120 m³, eksploatował sam w ramach spółki rodzinnej

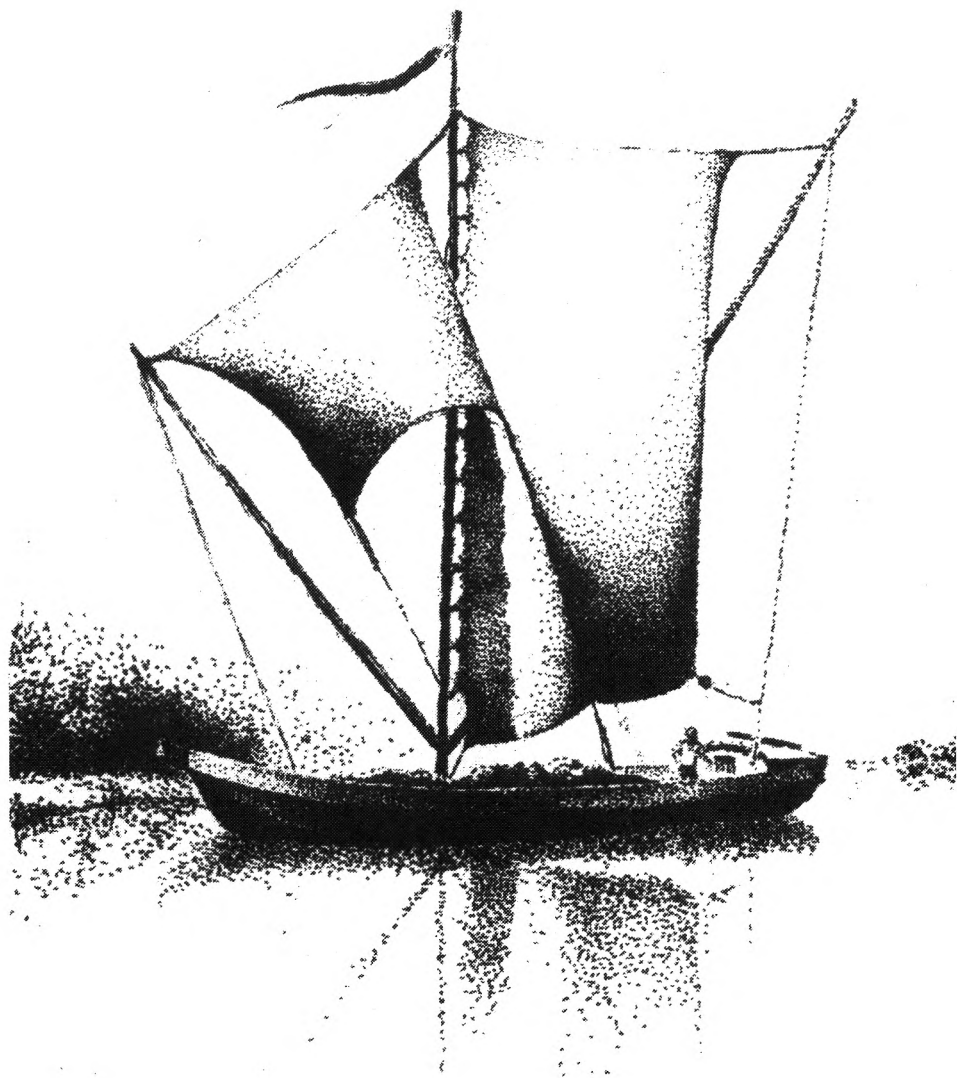
Trafidlów, zatrudniającej się w Państwowym Zarządzie Wodnym przy regulacyjnych robotach faszynowych lub przy transporcie węgla ze Śląska w czarterze Jakuba Edelmana. Na własny rachunek wozili do Warszawy zboże, owoce, faszynę, kamień i żwir. Z Warszawy do Kępy Gosteckiej pokonywali odległość 180 km pod wodę na żaglach, wioząc niekiedy przygodny ładunek do Dębina, Puław lub Kazimierza Dolnego. Znane są całe rodziny wodniaków, dotychczas zresztą pracujących na Wiśle, które niekiedy same budowały krypy znajdując na nich zatrudnienie, jak Mazurków i Wolskich z Kłudzia, oraz Smyrgałów, Sajnogów i Pastwów z Kępy Gosteckiej.

Większe zgrupowania kryp znajdowały się w Puławach i w Świerżach Górnych (15–20 sztuk). W Puławach w latach 30. ponad dziesięć kryp eksploatował znany tam armator statków parowych Paweł vel Moszek Edelman. Poza tym po kilka kryp znajdowało się w Kaliszanach (323 km), Kłudziu (332 km), Kępie Gosteckiej (333 km), Chałupkach (341 km) i Chotczy (343 km). Niektóre z nich chodziły w czarterze administracji wodnej, lub najczęściej Edelmana. Przykładowo – Państwowy Zarząd Wodny w Płocku miał na stanie kilkanaście własnych kryp, resztę zaś czarterował od armatorów indywidualnych do przewozu faszyny, „szpilek”³³ i kamienia, niezbędnych do budowy obiektów hydrotechnicznych przy regulacji koryta Wisły. W latach powojennych ten sam Zarząd utrzymywał do roku 1955 kilkanaście kryp ożaglowanych. Krypy spotykane były poza tym w Nowym Dworze Maz., Zakrocymiu, Wychódźcu, Czerwińsku, Wyszogrodzie i Płocku. W Czerwińsku większą liczbę różnych statków drewnianych eksploatował Aron Najberger, w tym 6 kryp, 3 kajlaki i 5 batów, zatrudniając na nich polskich szyprów, głównie z samego Czerwińska.

Krypy z rejonu Puław kursowały regularnie na Czarną Przemśę po węgiel, który brały po bardzo niskich cenach wprost z kopalń w Jaworznie, zaoopatrując w ten opał Kazimierz Dolny, Puławy i Dęblin. Węgiel dostarczany krypami był znacznie tańszy od przewożonego koleją, dlatego znajdował zawsze odbiorców. Do Warszawy wożono natomiast żwir, a u schyłku lata i na jesieni płody rolne, a zwłaszcza dużo owoców, sprzedawanych tradycyjnie na Solcu³⁴. Krypami z rejonu Czerwińska wożono do Warszawy żwir i niekiedy cegłę.

Pędnikiem krypy idącej pod wodę był żagiel rozprzowy rozpinany na sztandze i mały żagiel pomocniczy – tzw. „bękart”, rozpinany na jechbumie. W dół rzeki krypy szły samospławem, chociaż niekiedy przy sprzyjającym wietrze – zwłaszcza w rejsach „na pusto” – wykorzystywano też żagiel. Krypy bardzo dobrze szły na żaglach pod wodę, zwłaszcza bez ładunku, pokonując sprawnie liczne, trudne do przewidzenia przeszkody³⁵.

Ocena właściwości nawigacyjnych krypy, dostosowanej do trudnych akwenów Górnej i Środkowej Wisły, wypada bardzo korzystnie. Lekki stosunkowo kadłub z drewna iglastego, dawał krypie bardzo małe zanurzenie („na pusto” 10 cm), co pozwalało na ewentualne holowanie pod wodę małą liczbą flisaków.



Rys. 1: **BAT pod pełnymi żaglami** idący pod wodę z drewnem opałowym w okolicach Czerwińska n. Wisłą latem 1954 r. Rysował z natury mgr inż. arch. Jan J. Reszka



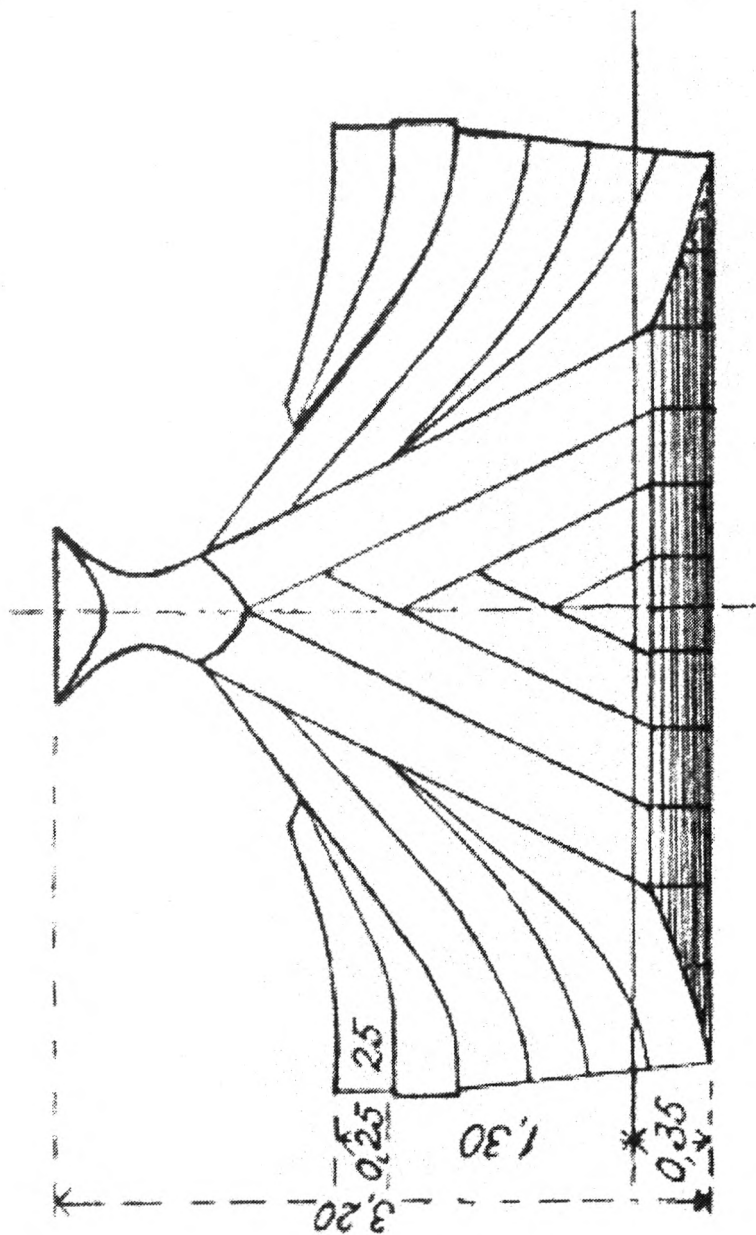
Rys. 2: **Berlinki-kafówki pod Żurawiem w Gdańsku.** Widoczne obserwatorium astronomiczne Heweliusa, a w tle Zielony Most. Z prawej strony na dole fotografii prom linowy, kursujący w tym samym miejscu bez przerwy przez 400 lat, skasowany w ostatnich latach XX wieku. Wisząca na Żurawiu lina z blokami, świadczy o wykorzystywaniu tego urządzenia do celów przeładunkowych, bądź stawiania lub kładzenia masztów na berlinkach. (Fotografia na pocztówce z końca XIX w.).



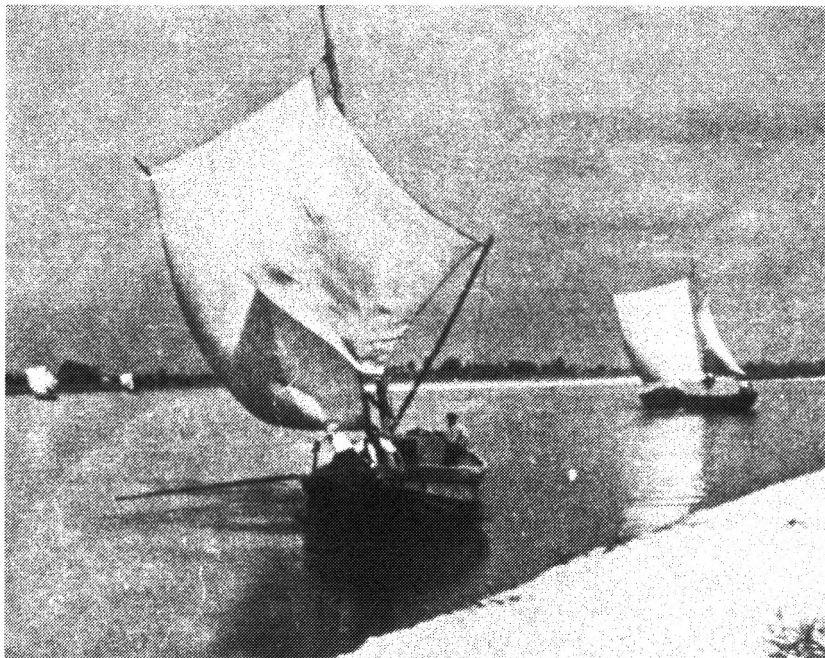
Rys. 3: **Berlinki-kafówki** widziane od strony kawy. Fragment obrazu z r. 1885 (olej na płótnie) Aleksandra Gierymskiego – „Piaskarze”. Na pierwszym planie baty piaskarskie, dalej pięć przycumowanych do lądu berlinek ustawionych „w ładzie”, obok z lewej na lądzie wodowszaz warszawski (przebudowany po r. 1918 na murowany, rozebrany w latach siedemdziesiątych podczas poszerzania Wisłostrady; jedyny zachowany ale już nieczynny wodowszaz, znajduje się w Toruniu na Bulwarze Filadelfijskim), w tle Most Kierbedzia z tramwajem konnym.



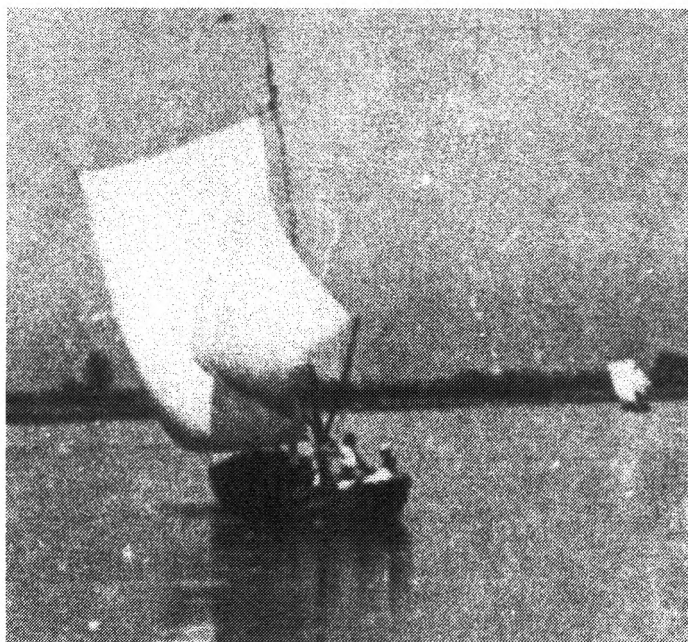
Rys. 4: **BERLINKI-kafówki** na Brdzie przy Rybim Targu w Bydgoszczy. Na pierwszym planie sadze do przechowywania ryb i raków firmy „A. Kulczyński – Fisch & Krebs Handlung”, oraz barkas, tzw. „drebel” do przewozu żywych ryb z Zalewu Wiślanego i raków z Ostródy. Dalej cumujące berlinki z położonymi masztami; na pierwszej berlince dobrze widoczna monstrualna kafa; kafówka ta stoi na kotwicy – od kawy w kierunku lustra wody zwisa bublelajna. Na drugim planie przy lewym brzegu holownik łańcuchowy „Germania”, holujący pod wodę tratwy. „Germania” wybudowana została w r. 1865 w Stoczni Wulff w Bydgoszczy. Fragment karty poczt. Fotografia wykonana z Mostu Gdańskiego (obecnie Staromiejskiego) w końcu XIX wieku.



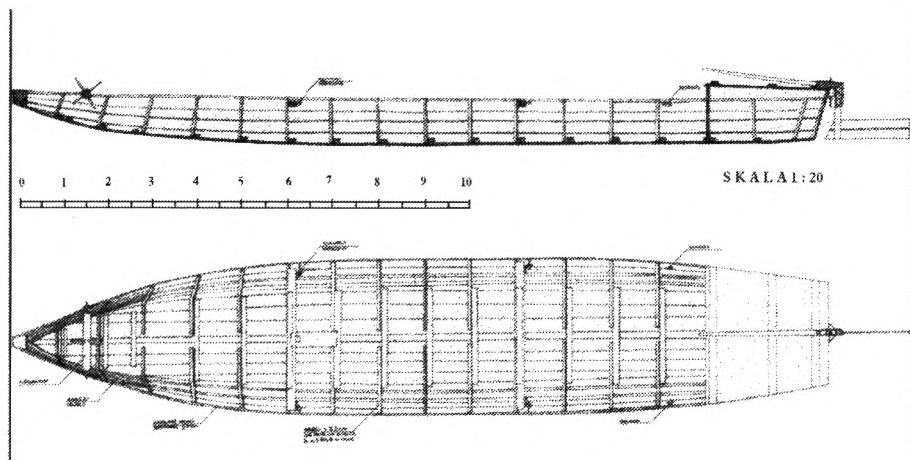
Rys. 5: **BERLINKA-kafówka**. Widok na kafę.
Repr. z: Teubert, *op. cit.*, 1. Bd, Abb. 46, S. 273.



Rys. 6: **BAT** pod pełnymi żaglami.
Repr. starej fotogr. z dwudziestolecia międzywojennego. Aut. nn.



Rys. 7: **BAT** żwirniczy na żaglach z dobrze widocznym małym żaglem, tzw. „bękartem” i „wemplem” na topie masztu. Fragment starej fotografii z okresu międzywojennego. Aut. nn.



Rys. 8: **BAT z Pultuska**, produkcji Jana Wójtowicza z Czerwińska-Pragi. Z braku odpowiedniego, kwarkowego materiału, bat ten ma wstawione wręgi stalowe. Rys. mgr inż. arch. Janusz Reszka w r. 1972.



Rys. 9: **BAT** wyładowujący urobek piasku w km 513 rz. Wisły. Na dziobie piaskarz „wychlapujący” wodę zęzową. Na drugim planie baty wydobywające piasek. W tle Most Śląsko-Dąbrowski; z lewej słabo widoczna wieża kościoła NMP na Nowym Mieście. Reprod. starej fotografii z końca lat czterdziestych. Aut. nn.



Rys. 10: **Bat**. „Łapanie” żwiru na grzędzie w okolicach Czerwińska.
Repr. fot. z okresu międzywojennego nn aut.



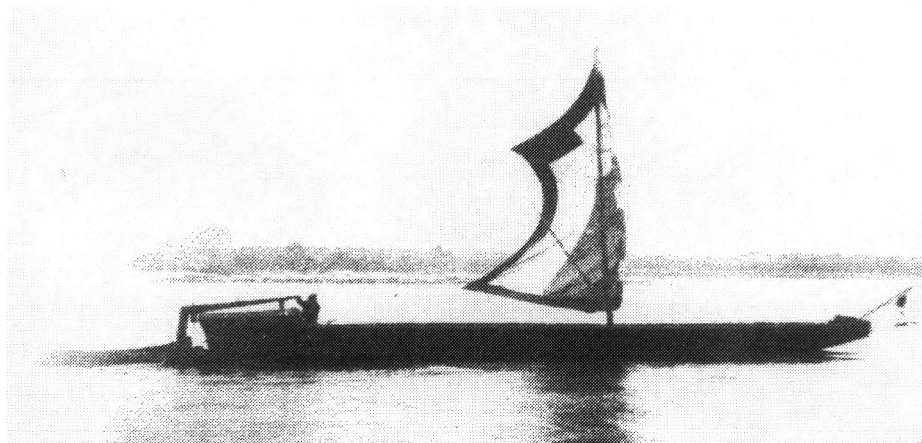
Rys. 11: „**Łapanie**” piasku kaszoramami z burty bata na Wiśle latem 1950 r. poniżej Średniocowego Mostu Kolejowego w Warszawie. W tle słabo widoczny Most Śląsko-Dąbrowski i z prawej dawna komora celna. Repr. fot. aut. nn.



Rys. 12: **Wyladunek piasku** z krypy na ląd przez „lichtanów”, taczkami po trapie ułożonym z desek. Repr. fot. aut. nn.



Rys. 13: **Szcutnik Wojciech Wójtowicz** w otoczeniu rodziny, synów-podmajstrzych, czeladników i terminatorów. Na pierwszym planie zestaw narzędzi szcutniczych, a z prawej strony siedzący z psem Janek Wójtowicz, informator autora z lat 1949–1955. Zdjęcie wykonane w Czerwińsku-Pradze przed rokiem 1938, w okresie prosperity warsztatu szcutniczego rodziny Wójtowiczów. Reprod. fotografii wypożyczonej od Janka Wójtowicza w r. 1954.



Rys. 14: **BAT** Lemańskiego na Siekierkach idący pod wodę w drodze na grzępy żwirowe w rejonie Falenicy, fotografowany przy złej widoczności przez teleobiektyw z dużej odległości w ruchu w r. 1973 z „Łosia”. Przy sterze Marian Kamiński-„Wariat”, jako załoga jednoosobowa. Dobrze widoczny żagiel uszyty ze starych spadochronów i podwieszona na „boksprycu” kotwica. Fot. aut.



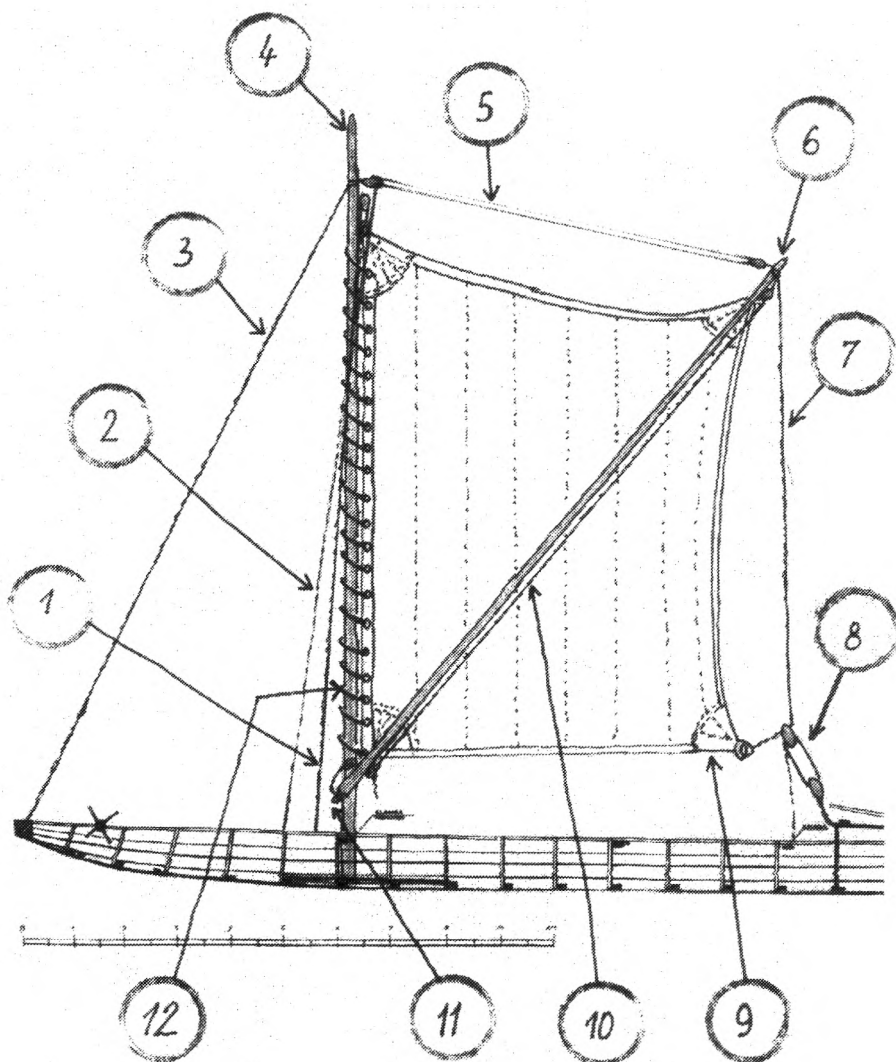
Rys. 15: **BATY** na przewozie przy praskim brzegu w Warszawie. Na drugim planie ocalałe przęsło i przyczółek Mostu Ks. J. Poniatowskiego. Komunikacja z lądem po prymitywnych pomostach. Wiosna 1945. Aut. fot. nn.



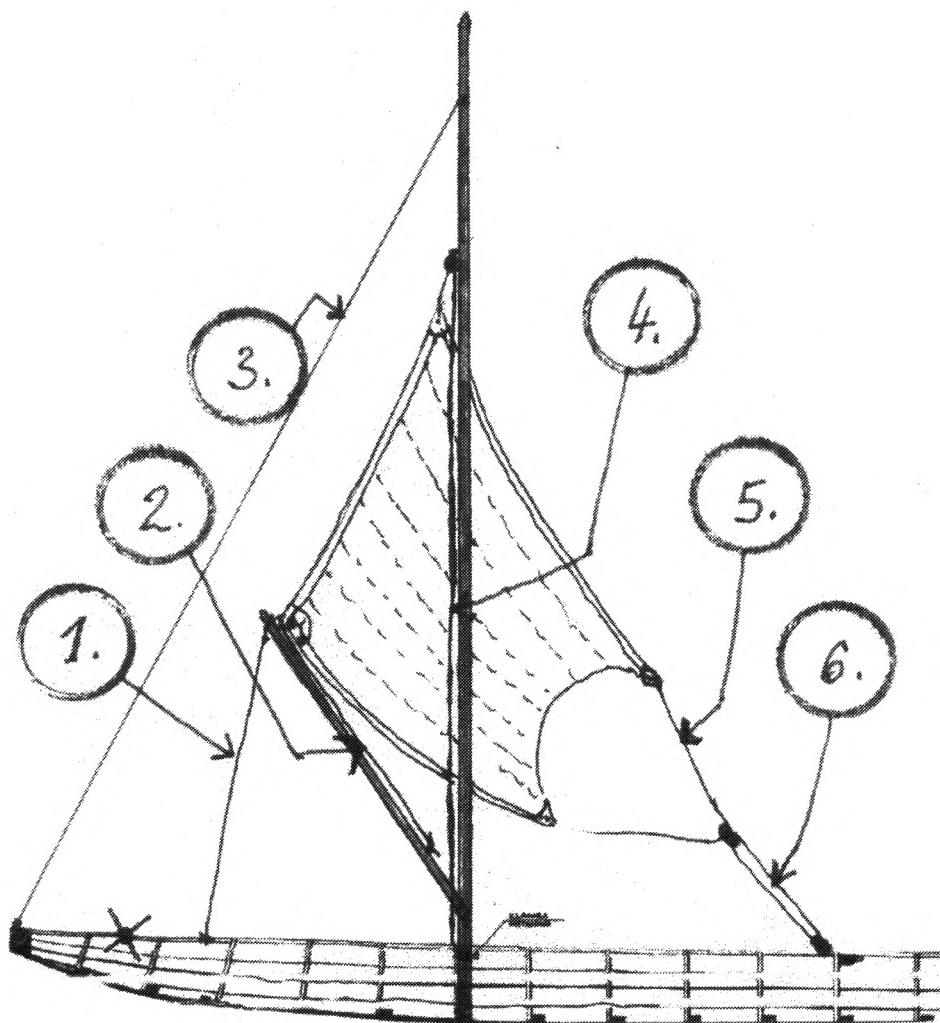
Rys. 16: **BAT jako przewóz pasażerski**, dobijający do prymitywnego pomostu przy Saskiej Kępie. Stłoczeni pasażerowie zajmują miejsca siedzące. W tle przyczółki zburzonych mostów Poniatowskiego i Średnicowego po warszawskiej stronie. Wiosna 1945. Repr. fot. nn. aut.



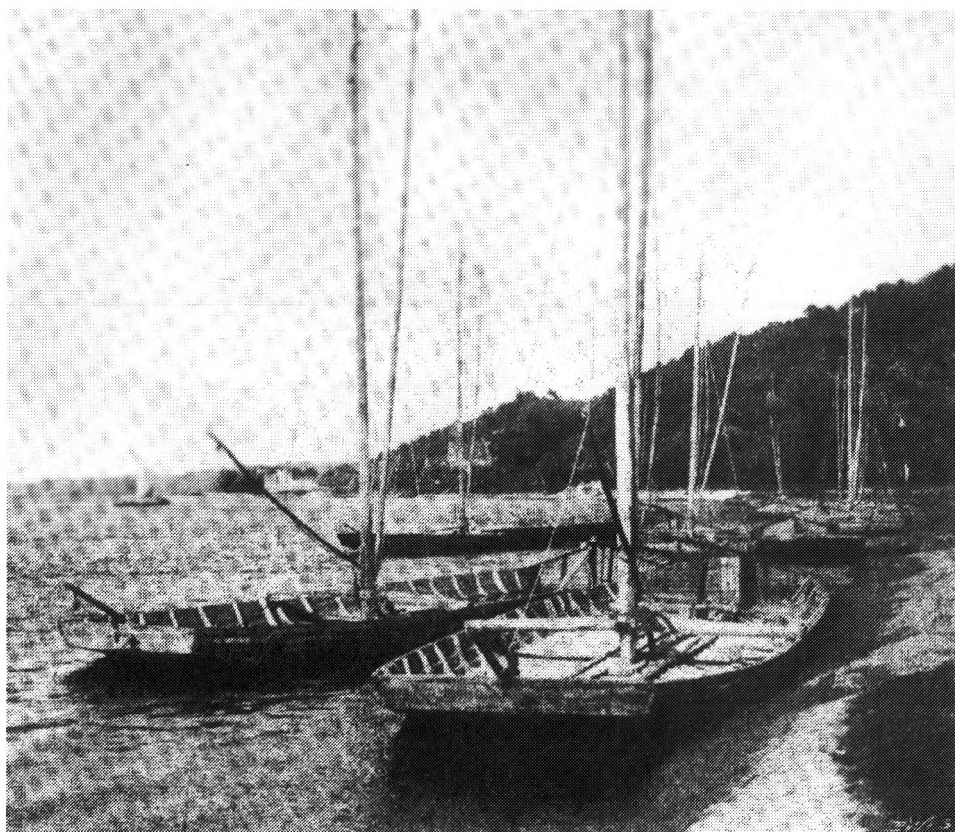
Rys. 17: **BAT pod żaglem** przy Wale Miedzeszyńskim na Saskiej Kępie jako przewóz pasażerski, dobijający do prowizorycznego pomostu. Żagiel przytwierdzony do masztu dobrze widoczną „żmijką”. Wiosna 1945. Aut. fot. nn.



Rys. 18: Takielunek na bacie – „duży” żagiel: 1. *Hyclina* (fał grota); 2. *Reper* (dwublokowy pikfał); 3. *Szpantał* (forsztag); 4. *Maszt*; 5. *Talia repera*; 6. *Sztanga* (rozprza); 7. *Szera*; 8. *Szercajch* (dwublokowa talia szery); 9. *Szercypel* (róg żagla do szery – obandowany dwustronnie i oblikowany z wszytą kauszą czyli uchem do szercajchu); 10. *Sznurlina* (lina do stawiania żagla na sztandze); 11. *Bomsztryk* czyli *sztrop* (kausza upleciona z liny stalowej na stopę sztangi); 12. „*Żmijka*” – linka do mocowania żagla do masztu „na okrętkę”, przewlekana przez „*luwersy*” czyli remizki. Rys. aut.

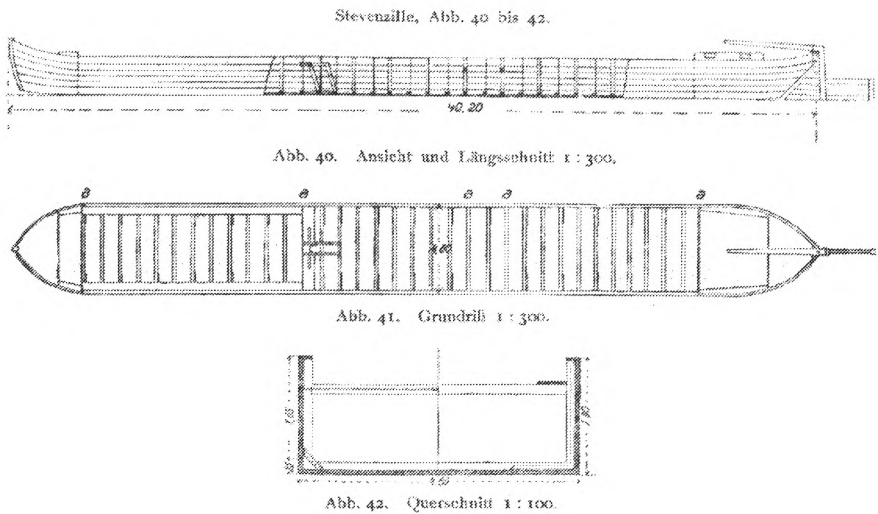


Rys. 19: Takielunek na bacie – „mały” żagiel tzw. „bękart”: 1. Jechbumenda. 2. Jechbum z małą sznurliną. 3. Szpantał (forsztąg). 4. Cwetecajch. 5. Mała szera. 6. Mały szercajch (talia małej szery). Rys. aut.



Rys. 20: **KRYPY** na postoju w Kazimierzu Dolnym. Widoczne „bokszyrce” do kotwic na dziobach, „sztembloch” i gniazdo stopy masztu z łukowato wygiętymi kleszczami. Na obu krypach w sposób typowy podwieszono na postoju „jechbumy”. Żagle zwinięte i schowane w budach. Takielunek jednolicie sklarowany. Fotografia dobrze oddaje dużą szerokość i płaskość kadłuba krypy, oraz sposób mocowania sztemblocha, podobnie jak na dawnych szkutach.

Repr. fragm. karty poczt. z okresu międzywojennego.

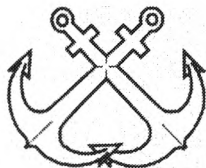


Rys. 21: **Cyla stewowa (niem. Stevenzille) czyli KAJLAK** (od niem. *Keilschiff* – czyli statek klinowy). Repr. rys. z: Teubert, *op. cit.*, 1. Bd, S. 271, Abb. 40–42.



Rys. 22: **Czerwińsk wszystkimi oknami patrzy na Wisłę.** (Fot. aut. z r. 1967).

Pod żaglem krypa nie stawiała dużych oporów czołowych, zwłaszcza bez ładunku uzyskiwała znaczną chyżość. Duża szerokość kadłuba dawała małą, a tym samym bezpieczną wysokość metacentryczną, dzięki czemu kadłub krypy uważany był za stabilny. Dobrą ocenę należy dać także pełnotliwości kadłuba. Wbrew pozorom, przy niskiej stosunkowo burcie, nośność kryp była wysoka. Wspomniana stabilność kadłuba krypy pozwalała nawet na korzystanie z żagli w ruchu z wodą.



KAJLAK

Postać szkodnicza kajlaka wywodzi się w prostej linii od „cyli”, która na wodach polskich zaboru pruskiego pojawiła się w drugiej połowie XIX w. Cyla, znana w Prusach jako „Zille”³⁶, określana na Wiśle mianem *kajlak* – od dziobu w kształcie klina zwanym „kajla” (niem. *das Keilschiff* – statek klinowy), w swej pierwotnej postaci była otwartym, lekko zbudowanym, drewnianym statkiem rzeczno-kanałowym, powszechnie wykorzystywanym na Łabie, Odrze i Wiśle. Wymiary cyli dostosowane były do ówczesnych gabarytów Kanału Finowskiego³⁷. Wysokość burty stopniowo zwiększała się do 2 m dla cyli ferdecznych, podobnie jak i nośność, która doszła do 150 t³⁸.

Prototyp cyli powstał w Czechach na górnej Wełtawie, gdzie w połowie XIX w. budowano te statki w celu jednorazowego spławu węgla brunatnego, baltowego tłuczni, kostki brukowej i płodów rolnych do Hamburga. Statek ten poszywany był 6÷7 cm bretnami świerkowymi lub jodłowymi, uszczelnianymi mchem. Wełtawska cyła miała dziób kafowy i zamiast steru dwie drygawki – na rufie i na dziobie. Nieco później zaczęto budować też cyle stewowe z dziobem klinowym i z taką samą kafową rufą. Po pokonaniu 800 km szlaku i po wyładunku w Hamburgu, cyle sprzedawano do rozbiórki na drewno budowlane. Starym wykonanie jednostki, głównie stewowe („*Stevenzille*”), były przerabiane na statki frachtowe. Kadłub slipowano na ład, gdzie wręgi z zolami wzmacniano stalowymi kątownikami, poszycie dychtowano targanem a słabe miejsca objano bratnalami, burty podwyższano do 1,6 m dla barek „gołych”, czyli odkrytych i do 2,0 m dla ferdecznych. Na kafowej rufie montowano ster wiszący i dobudowywano w miejsce zwykłej „budy” kajutę mieszkalną. W odległości $\frac{1}{3}$ od dziobu wstawiano „szersztok” do masztu z ożaglowaniem rozprzowym i z urządzeniem do jego kładzenia. W końcowej fazie przeróbek kadłub z poprawionym uszczelnieniem smołowano. Ponieważ rokrocznie wpływało na Łabę średnio

400 cyli, powstawały wyspecjalizowane stocznie, zajmujące się rozbiórką lub przerabianiem tych statków do celów frachtowych³⁹.

W tej uszlachetnionej postaci cyła docierała na Odrę, Wisłę i Zalew Wiślany aż do Królewca. W końcu XIX w., z uwagi na mało skomplikowaną konstrukcję, zaczęto budować w Nakle n. Notecią, w Toruniu i Płocku nowy typ tego samego statku, ale z dziobem wyłącznie klinowym – stąd nazwa „*Keilschiff*” w Prusach, „kajla” w Bydgoszczy i na Wiśle Pomorskiej, a „kajlak” w Płocku. W Prusach wyraźnie rozróżniano „cyłę kafową” (*Kaffenzille*) od „kajlaka” (*Keilschiff*), stosując często w odniesieniu do kajlaka nazwę „cyła stewowa” (*Stevenzille*)⁴⁰. Stewy tych cyli bywały pionowe, pochyłe ku przodowi, bądź wygięte łukowato. Natomiast w części rufowej kafę rufową pozostawiono bez zmian, wykorzystując ją do podwieszenia częściowo zrównoważonego steru balansowego (niem. *Wippruder*), który stosowany był później na wszystkich barkach holowniczych z rufą kafową. Ster balansowy znany był od dawna na Wiśle i z powodzeniem stosowany na łyżwie – jedynym typie statku wiślanego z rufą kafową.

Pojawienie się kajlaka na Wiśle na terenie zaboru pruskiego, przyniosło równocześnie – podobnie, jak w przypadku „berlinki” – przejście z języka niemieckiego nie tylko nazewnictwa profesjonalnego, ale także wielu wyrażen i określeń występujących wyłącznie w slangu marynarskim⁴¹. Zaczynając od części dziobowej – typ statku z dziobem klinowym („*Keilschiff*”) uzyskał spolszczoną nazwę „kajlak”. Statki z belkową stwą dziobową – „*szejbun*”⁴², określano mianem „*bucer*”⁴³. Krótki pokład dziobowy kajlaka („*Pflicht*”), nazywano u nas „*szufem*”⁴⁴. Plichtą nazywano natomiast dziobowe pomieszczenie mieszkalne dla bosmana, czyli „*buca*”⁴⁵. Ponad pokład rufowy – „*sztand*” (niem. „*Stand*”), wystawała nadbudówka kajuty szypra i jego rodziny (niem. „*Bude*”, „*Kajütte*”). Po dachu-pokładzie budy („*dek*”) chodził sternik, obsługujący rumpel („*Helm*”) steru balansowego. W odległości $\frac{1}{3}$ długości statku od dziobu, usytuowany był „*szerszok*”⁴⁶ do masztu z ożaglowaniem rozprzowym.

Dosyć **mocna budowa kajlaka umożliwiała jego holowanie** w kanałach i na rzekach systemem „w kolei”, lub z wodą systemem „w ladze”, co umożliwiały mocno i głęboko osadzone polery i pionowe burty. Kajlaki w większości budowane były w stoczniach: Macierzyńskiego w Nakle, Pawłowskiego w Toruniu oraz Małkowskiego i Winiarkiewicza w Płocku na Radziwiu. W okresie międzywojennym, 1918–1939, prywatni armatorzy kajlaków – szyprowie bydgoskiego węzła wodnego wyzbywali się starych egzemplarzy drewnianych, budując na wzór kajlaków nowe, ze stalowymi burtami i drewnianym dnem, lub całe stalowe barki – tzw. „kanałówki”. Nazwa ta przeszła na wszystkie, wąskie do 5 m barki, łącznie z kajlakami. Nazwa „kajlak” w okresie powojennym najdłużej utrzymała się na Wiśle płockiej, a zwłaszcza w Wyszogrodzie, gdzie istniało środowisko szyprów eksploatujących kajlaki, nazywane też, między Warszawą a Włocławkiem, „barkami wyszogrodzkimi”. Statki te, budowane

przeważnie w Płocku⁴⁷, miały dużo mniejsze wymiary od bydgoskich a przeciętna ich nośność wynosiła 40÷70 t, a pojemność 30÷40 m³ żwiru.

Kadłub barenk wyszogrodzkich był sosnowy, z dębowym sztejbunem czyli stwą. Na kafowej rufie ster balansowy. Wymiary tych statków nie zmieniały się od XIX w. i wynosiły: **L** = 40,0 m, **B** = 4,60 m. Kajlaki te mogły być „gołe”, czyli z ładownią odkrytą, lub ferdeczne. Na rufie kajuta bez dziobowej plichty (zbędnej dla 2-osobowej załogi), zamiast której pod szufem znajdował się magazynek bosmański, oddzielony od dalszej części kadłuba grodzią zderzeniową. Na kajlakach stosowano ożaglowanie rozprzowe, z małym żaglem rozpinanym na jechbumie. Maszt stawiano i kładziono windą dziobową. Żagle przechowywano w „zegelkaście”, usytuowanej w wolnej przestrzeni między burtami po obu stronach szersztoka („Freiraum”). Na „deku” czyli dachu kajuty rufowej, niektóre kajlaki miały „sztajerbudy” czyli sterówki.

Armatorzy wyszogrodzkich kajlaków byli stosunkowo liczni, ale na szczególną uwagę zasługuje szyperska rodzina Janiaków, zajmująca się tą profesją od XIX w.⁴⁸. Wśród szyprów wyszogrodzkich występowali też Żydzi, jak np. Paweł Kleindorf, właściciel dwóch kajlaków. Na jednym z nich pływał sam, a drugi podnajmował szyprowi Waclawowi Piechniewskiemu.

W Czerwińsku armatorem trzech kajlaków był Żyd Aron Najberger, zatrudniający załogi złożone z wodniaków-marynarzy polskich. Najberger prowadził firmę transportową do przewozu cegły, kamienia, żwiru, płodów rolnych, drobnicy i wszystkich innych towarów. Armatorem pomniejszych był piotr Andrysiewicz, który sam pływał na kajlaku a posiadane poza tym krypy i baty podnajmował innym szyprom na tzw. „groszówkę”. Właścicielami innych, pojedynczych kajlaków byli: Lewandowski, Zmysłowski, Krucz i inni.

„Ryżę”, czyli rejs do Warszawy, poprzedzała zawsze czynność skupu żwiru od drobnych „łapaczy”, wydobywających na „baciakach”, czyli małych batakach-baciakach, lub na dużych łodziach ciężarowych – „łodygach”, ponieważ wysokie burt kajlaka uniemożliwiały bezpośrednie „łapanie żwiru”, czyli wydobywanie za pomocą kaszorów i połączone z czynnością płukania. Na kajlakach wożono też niekiedy większe partie wydobywanych z koryta Wisły kamieni lub cegły z cegielni w Mochtach oraz każdy inny ładunek, jaki w danym momencie nadarzył się.



POSŁOWIE

Niniejszą rozprawkę dedykuje autor wodniakom z Czerwińska, tym, którzy jeszcze pływają, i tym, którzy już z wody zesli, wypoczywając na zasłużonych emeryturach. Tradycje wodniackiej profesji powinny być kultywowane w środowisku czerwińskim, dlatego warto zebrać dodatkowe informacje także o losach starych wodniaków, którzy już od nas odeszli na „wieczną wachtę”. Zwracam się zatem do łaskawych czytelników o współpracę, w kwestii zebrania rzeczonych informacji w formie opisowej (życiorysy) i o udostępnienie posiadanych w archiwach rodzinnych fotografii osób i statków. Materiały te po skatalogowaniu posłużyłyby do opracowania opisu monograficznego wodniackiej społeczności „czerwińszczaków”. Proszę też o ocenę krytyczną niniejszego artykułu, ponieważ wspólnie możemy ją poprawić i poszerzyć. Apelem tym kończę moje historyczne dociekania, licząc na współpracę Państwa w dalszych moich poszukiwaniach. Pragnę jak najszybciej przenieść je na papier, bo pamięć ludzka jest ulotna i zawodna, czego doświadczam sam na sobie, ponieważ bardzo wielu szczegółów już nie pamiętam, jak np. nazw poszczególnych elementów takielunku bata. Ukończone, pełne opracowanie, być może pomogłoby młodym potomkom rodzin wodniackich w podtrzymywaniu starych tradycji tej unikatowej profesji.

Serdeczne podziękowania za życzliwy stosunek do propozycji zorganizowania spotkania społeczności czerwińskiej z autorem na jego odczytanie, składam Wójtowi Gminy Czerwińsk panu Michałowi WALERYSIAKOWI, oraz Dyrektorowi Gminnego Ośrodka Kultury w Czerwińsku n. Wisłą Panu Stanisławowi ORLIŃSKIEMU.

Recenzent: prof. dr hab. inż. *Marek A. Michalski*

SŁOWNIK WYRAZÓW PROFESJONALNYCH

Ankernagel – kołek do obkładania kety, czyli łańcucha kotwicznego.

Bandowany [żagiel] – dwustronnie obszyty pasami płótna żaglowego jako wzmocnienie.

Bat – płaskodenny, drewniany statek skutniczej roboty o wrzecionowatym kształcie z ożaglowaniem rozprzowym, służący głównie do transportu żwiru.

Berlinka-finówka („kafówka” albo „barka z kafą”) – (niem. *Kaffenreisekahn*) – drewniany statek rzeczno-kanalowy z ożaglowaniem rozprzowym. Budowany od połowy XIX w. Dostosowany do gabarytów Kanału Finowskiego chodził na Łabę do Hamburga, znany na Odrze, Wiśle, Zalewie Wiślany i Kurońskim, oraz na Niemnie. Ostatnie egzemplarze kasowane były w latach 1954/55 i rozbierane na budulec przez emerytowanego szypra Broniarka z Czerwińska.

- Berlinka-odrzak* („szpicberlinka”) – (niem. *Oderspitzkahn*) – drewniany statek rzeczno-kanalowy z ożaglowaniem rozprzowym. Znany od Łaby po Niemen i Dźwinę. Na Wiśle ukazał się po r. 1775, po otwarciu Kanału Bydgoskiego. Budowany we wszystkich stoczniach nadwiślańskich, zwłaszcza w Płocku.
- Bękart* – „mały żagiel” – żagiel pomocniczy w rodzaju bryfoka przy ożaglowaniu rozprzowym na batach, krypach i kajlakach.
- Bokszpryc* – bugszpryt; belka na dziobie do podwieszania czterołapowej kotwicy za jedną z łap.
- Bratnale, bretnale* – kowalskiej roboty gwoździe z płaskimi łbami, służące do zszywania bretów poszycia burtowego.
- Bret* – bal poszycia burtowego drewnianego statku.
- Brona* czyli *zemrat* – pierwszy bret od dna.
- Bryt* – pas płótna żaglowego jednometrowej szerokości; żagle szyte były z kilku pionowych brytów.
- Bomsztryk* – specjalnie zapleciona kausza.
- Bubelajna* – zdzierka; lina do podnoszenia kotwicy.
- Buchlada* – urządzenie hakowo-łańcuchowe do wyciągania statków na ląd.
- Byk* – drewniany, płaskodenny statek do spławu soli wielickiej do Bydgoszczy.
- Chodny* – tu: zwiny, szybki statek.
- Cyla* – drewniany statek z Wełtawy kafowy lub stewowy. Typ stewowy (niem. *Stevenszille*) stał się prootypem kajlaka (niem. *Keilschiff*).
- Cypel* – obandowany i oblikowany róg żagla z luwersem czyli remizką; uchwyt; także koniec liny.
- Dek* – pokład na kajucie rufowej.
- Dojezdna woda* – woda o dogodnej dla statku głębokości.
- Dubas* – buźny statek zazwyczaj cały dębowy, podobny do szkuty, ale o mniejszej nośności. Budowany od XVI w. zarówno na Bugu jak i na Wiśle.
- Dychtowanie* – uszczelnianie szpar w poszyciu szczeliwem, tj. targanem lub na Górnej Wiśle i Bugu mchem.
- Dyla* – drugi bret od dna.
- Fansznur* – (niem. *die Fahnschnur*) – flaglinka; linka do stawiania na maszcie kijka z wemplem.
- Fyś* czyli *rybka* – (niem. *Fisch*) – drewniany klocek wkładany w szersztok, stanowiący dodatkowe zabezpieczenie masztu przed wychyleniem się na rufę.
- Gabar* – stalowo-drewniany statek spławowy budowany w połowie XIX w. w Warsztach Portowych na Solcu w Warszawie firmy Andrzej hr. Zamoyski i Spółka. Chodził samospławem ze zbożem do Gdańska, a pod wodę wracał na holu za parowcem bocznokołowym. Ostatni egzemplarz gabara (t.zw. „barka Smardzewskiego”) został wyprowadzony przez Niemców do Szczecina, skąd Armia Sowiecka zabrała go do Pińska, gdzie został skasowany.

- Galar* – drewniany, płaskodenny statek spławowy o niskich burtach, budowany na „Wiśle krakowskiej” i w Ulanowie n. Sanem.
- Gratyna* – część żęzy; przestrzeń między burtami ograniczona dennikami.
- Grzempa* – twardy pokład żwiru na dnie rzeki.
- Hyclina* – fał grotą; lina do stawiania żagla; (por. niem. „*Segel hissen*” – stawiać żagiel).
- Jadwiga* – drewniany, płaskodenny, mały statek wiślany o kadłubie podobnym do bata, z masztem po środku i ożaglowaniem rejowym.
- Jechbum* – rodzaj spinakerbomu; żerdź do rozpinania „małego żagla”.
- Jechbumenda* – lina do obciążania jechbumu.
- Junga* – „młody”; chłopiec pokładowy terminujący na marynarza.
- Kafówka* – „barka z kafką”; płaskodenny statek drewniany z ożaglowaniem rozprzowym i dużym nawisem dziobowym.
- Kajla* – dziób klinowy na kajlaku.
- Kajlak* – drewniany, rzeczno-kanalowy statek płaskodenny z ożaglowaniem rozprzowym, wywodzący się od czeskiej cyli z Wełtawy; budowany w Płocku; znany na Wiśle jako „barka wyszogrodzka”; w bydgoskim węźle wodnym nosił miano „kanałówki”.
- Kaszor* – osadzony na żerdzi pleciony z płaskowników i drutu kosz do „łapania żwiru”.
- Keta* – (niem. *die Kette*) – łańcuch kotwiczny.
- Kijek* – żerdka do stawiania na maszcie wempla.
- Klamburt* – listwa odbojowa nabijana na windłatę.
- Kleszcze* – w sztemblochu dwa łukowato wygięte drzewca, a w szersztoku dwie drewniane płaszczyzny z grubych tarcic, zapobiegające wychylaniu się masztu na burty.
- Kokora* – krzywka; naturalnie wygięta sztuka drewna na wręgi.
- Komięga* – prymitywny, drewniany statek spławowy w kształcie prostokąta, do spławu zboża do Gdańska w XVI–XIX w., gdzie był poddawany rozbiórce na opał.
- Koza* – mały statek podobny kształtem do szkuty z ożaglowaniem rejowym.
- Krajcować* – halsować, zmieniać ciągi żagli.
- Krypa* – drewniany, płaskodenny, szeroki statek o niskich burtach z ożaglowaniem rozprzowym; rodzaj ożaglowanego w XIX w. galara.
- Lager* – sos z solonych śledzi beczkowych, służący do smarowania masztu.
- Lichtan* – tragarz portowy; robotnik dokonujący rozładunku taczka.
- Likowany* [żagiel] – wzmocniony na krawędzi przez obszycie linką.
- Lustro* – pawęż.
- Luwers* – remizka; otwór w żaglu, okuty dwustronnie metalową blaszką.
- Łapanie żwiru* – wydobywanie z dna rzeki za pomocą kaszora, płukanie i wysypywanie z kosza do ładowni bata.

Łodyga – duża łódź ciężarowa; baciak.

Łyżwa – XVII-wieczny drewniany, płaskodenny statek spławowy z ozaglowaniem rejoy-
wym; jedyny typ statku wiślanego z rufą kafową (nawisową); Jan Długosz w
swoich „Kronikach” opisuje most łyżwowy w Czerwińsku z XV w.; nowo-
czesny most łyżwowy do wojskowych przepraw był utrzymywany do r. 1945
w tzw. porcie łyżwowym w Płocku.

Na kołki – łączenie z sobą sztuk drewna, np. mocowanie burtów dennych do zoli; w prze-
wiercony na wylot w obu sztukach drewna otwór wbijano kołek drewniany;
w luźny koniec kołka wbijano klin z twardego drewna, zabezpieczający go
przed ew. wypadnięciem.

Na olkę iść – holować statek pod wodę na trylu z ładu.

Na pełno – statek załadowany.

Na pusto – statek bez ładunku.

Na zakład – czyli na zakładkę; sposób pionowego łączenia burtowych burtów poszycia
statku, gdzie stykały się one częściami bocznych płaszczyzn.

Na zamek – sposób łączenia wzdłużnego burtów poszycia statku.

Nagiel – (niem. *der Nagel* – gwóźdź, pręt, kołek) – kołek do obkładania lin.

Obubka – (także *wijadło*) – prymitywna, drewniana winda pokładowa, składająca się
z umieszczonego poziomo na dziobie bata między burtami walcowatego
wrzeczona do nawijania liny i kilku handszpaków do jej obracania.

Opaska – listwa ochronna nabijana na klamburt i wiatrówkę, w celu ich ochrony przed
wycieraniem podczas podnoszenia i płukania kaszorów.

Powróż – stara nazwa liny.

Raksa – stalowa obejmka na maszt do podnoszenia górnego rogu żagla.

Rakskloty – drewniane koraliki na raksie, zmniejszające jej tarcie o pień masztu.

Reper – (niem. „*Repper*” lub „*Refer*”) – pikfał; lina do refowania żagla, czyli zmniejsza-
nia jego powierzchni.

Rozprza – żerdź umieszczona stopą w *bomsztryku* (kauszy) na dolnej części kolumny
masztu, wypierająca górny, zewnętrzny róg („cypel”) dużego żagla; sztanga.

Rufkloc – klocek drewniany przytwierdzony do pawęży tuż przy dachu budy, na którym
osadzano na sztajernaglu ster balansowy.

Słep – drygawica; rodzaj sieci rybackiej.

Sworzeń – pręt stalowy z płaskim łbem, z drugiego końca gwintowany pod nakrętkę, lub
nitowany na podkładce-szajbie przez sklepywanie młotkiem.

Strojenie bata – taklowanie; stawianie masztu, oraz zakładanie olinowania i żagla.

Szera – lina spinająca nok (wierzchołek) sztangi z szercyplem, czyli dolnym rogami żag-
la; po szerze chodził blok talii szercajchu.

Szercajch – (niem. „*Scherzeug*”) – talia z dwoma wielokrążkowymi blokami.

- Szersztok* – urządzenie skrzyniowe utrzymujące maszt w pozycji pionowej, bez możliwości wychylania się do przodu i na burty, pozwalające na „obalanie” czyli składanie masztu do tyłu.
- Szkuta* – największy gabarytowo drewniany, płaskodenny, wiślany statek skutniczej roboty z ozaglowaniem rejowym, eksploatowany powszechnie w spławie zboża do Gdańska od XVI do XIX w.; przeciętna nośność szkuty 100 t; gabaryty tego statku określano liczbą wioseł, np. szkuta „szesnastowa”, „osiemnastowa” lub największa „dwudziestowa”.
- Sznurlina* – rodzaj spinakerfału; lina do stawiania jednego z górnych rogów żagla na sztandze.
- Szpantał* – (niem. *das Spanntau*) – forsztąg; lina „szpanująca” czyli spinająca „na sztywno” dziób z topem czyli wierzchołkiem masztu.
- Szparloch* – otwór w denniku o trójkątnym profilu, do przepływu wody zęzowej w kierunku najniższej położonej gratyny.
- Sztaba* – starannie wyprofilowany klocek dębowy, tworzący sam dziób statku lub łodzi, wiążący wszystkie brety poszycia.
- Sztajerbuda* – budka sternika czyli „sterówka”.
- Sztajernagiel* – stalowy sworzeń do steru.
- Sztand* – pokład rufowy na kajlaku.
- Sztanga* – rozprza.
- Sztembloch* – pozioma belka między górnymi krawędziami burt krypy w miejscu występowania podwójnych wręgów, stanowiąca oparcie dla masztu i zapobiegające wychyleniu się go do przodu.
- Sztrop* – chomątka splecione z linek stalowych; rodzaj kauszy do utrzymywania stopy sztangi.
- Szturem* – (niem. *der Sturm*) – sztorm; zazwyczaj nagły, burzowy, porywisty wiatr, często z deszczem i gradem.
- Szuf* – pokład dziobowy na kajlaku.
- Szuty* – linki do mocowania żagla do masztu.
- Średnica* („*wassperlata*”) – trzeci bret od dna.
- Targan* – pakuły lniane lub konopne nasyczone smołą, stosowane jako szczeliwo do szpar.
- Tratwa* – scalony materiał drzewny jako element pływający.
- Trel* – ścieżka holownicza wzdłuż brzegu rzeki, wzdłuż której usuwa się wszelkie przeszkody, jak drzewa czy krzaki.
- Trep* – trap.
- Tryl* – lina holownicza, podniesiona jednym końcem do pół masztu, a drugim ciągnięta przez żwirników idących lądem.
- Wandloch* – otwór burtowy do nagli czyli kołków.

- Warsztat* – heling; urządzenie do budowy statków metodą skutniczą.
- Wempel* – wimpel; znak rozpoznawczy i jednocześnie wiatrowskaz.
- Wiatrówka* („windłata”) – czwarty, ostatni burtowy.
- Wytyczny* – strażnik wodny, wytyczający znakami nawigacyjnymi rzeczny szlak żeglowny.
- Załam* – dno krypy w części dziobowej i rufowej, podgięte ku górze.
- Zegelkasta* – skrzynia, schowek na żagle; na kajaku w wolnej, międzyburtowej przestrzeni przymasztowej.
- Zola* – dennik.
- Zycemel* – (niem. *der Sitzschemel* – ławka, zydel, staropolska nazwa „sztembloch”) – ława z solidnego drewna, opierająca się o górne krawędzie obu burt w miejscu występowania podwójnych wręgów uniemożliwiająca wychyleniu się masztu do przodu.
- Żagiel rozprzowy* – prostokątny żagiel mocowany dłuższym bokiem do masztu, rozpinany na rozprzy.
- Żmijka* – linka do mocowania żagla do masztu sposobem „na okrętkę”, przewlekana przez luwersy.

Bibliografia

- Arkuszewski, W.: *Wiślane statki pasażerskie w XIX i XX wieku*. Gdańsk 1973.
- Dana, R.H.: *Pamiętnik żeglarza (1834–1836)*. (Tytuł oryginału: *Two Years before the Mast*). Gdynia 1960.
- Dyskant, J.W.: *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919–1939*. Warszawa 1994.
- Gan, J.W.: *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*. Warszawa 1978.
- Jarzębski, A.: *Gościniec albo opisanie Warszawy*. Warszawa 1974.
- Mielcarek, A.: *Statki odrzańskie w XIX i początkach XX wieku*. „Nautologia” nr 1/1986.
- Reszka, A.W.: *Technika splawu wiślanego od XVI do XX wieku*. „Nautologia” nr 3/1995.
- Ślaski, B.: *Splaw i splawnicy na Wiśle. Krótki zarys historyczno-techniczny i obyczajowy*. Warszawa 1916.
- Ślaski, B.: *Słownik rybacko-żeglarski i skutniczy*. Poznań 1930.
- Teubert, O.: *Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten von ...* 1. Bd, Leipzig 1912; 2. Bd, Leipzig 1918.
- Udziała, S.: *Wisła w folklorze*. [w]: *Monografia Wisły*, Warszawa 1920.
- Weber, H.: *Die Sprache des Rheinschiffers*. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt” nr 11/1956.
- Witek, W.M.: *Z badań nad tradycjami flisackimi do pierwszej wojny światowej w rejonie Górnej Wisły i Sanu*. „Nautologia” nr 3–4/1992.

Przypisy

¹ W. Arkuszewski: *Wiślane statki pasażerskie w XIX i XX wieku*. Gdańsk 1973, s. 27.

² J.W. Gan: *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*. Warszawa 1978, s. 203.

³ O. Teubert: *Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten von ...* 1. Bd, Leipzig 1912, s. 137 i 192.

⁴ Także w wydanej w r. 1643 wierszowanej pracy: A. J a r z ę b s k i: *Gościniec albo opisanie Warszawy*. Warszawa 1974, s. 207, cyt.: „[...] gdy mała woda, / Nie puszcza się z lądu”, [dużym statkiem!] „szkoda; / Lepiej na bacie pomniejszym. / W tym zajedziesz, gdzie chcesz, mniejszym, / Który nadobnie zrobiony, / Od mistrza w kunszt ozdobiony”.

⁵ B. Ś l a s k i: *Splaw i splawnicy na Wiśle. Krótki zarys historyczno-techniczny i obyczajowy*. Warszawa 1916, s. 26.

⁶ Cały opis budowy bata na podstawie obserwacji własnych i uzyskanych przez autora informacji.

⁷ Jan Wójtowicz, szkutnik z Czerwińska-Pragi; ur. w 1893 r. w Płocku na Radziwiu; od 1911 r. pracował w warsztacie szkutniczym ojca, a po jego śmierci w 1938 r. objął po nim warsztat; po roku 1945 wyprodukował kilkadziesiąt batów o stalowo-drewnianym owrężu. Informacja z roku 1954.

⁸ Północno-wschodnia część Puszczy Białowieskiej – obecnie na terenie Białorusi.

⁹ Przed rokiem 1914 na statkach polskich szyprów na czerwone przeważnie wimpe naszywano w górnej, przymasztowej części białe kwadraciki, co zbliżało wimpel do polskiej flagi biało-czerwonej, będąc cichą, patriotyczną manifestacją polskości. Informacja Wincentego Kolczyńskiego z Jordanowa k.Dobrzykowa, urodzonego w Płocku w 1894 r. na drewnianej barce żaglowej typu „kajlak”, stanowiącej własność jego ojca-szypra. Na barce tej żył, wychowywał się i pracował do 1948 r. jako szyper-armator. W roku 1954 pracował w warszawskiej Żegludze na Wiśle jako szyper barki nr Ż-1232, gdzie w wolnych chwilach budował modele drewnianych berlinek i kajlaków z pełnym otaklowaniem i ożaglowaniem.

¹⁰ Zarejdowaną kotwicę darto z dna przez windę liną „zdzierką”, ponieważ ręcznie „ketą” byłaby nie do wyrwania. Przepisy żeglugowe nakazywały kotwice znakować, na wypadek ich zgubienia przez urwanie z „kety”, dlatego przytwierdzano do nich pływaki, tzw. „bobry” na specjalnych linkach (niem. *die Boberleine*). W slangu wodniackim stara nazwa zdzierki utrwaliła się jako przejęta z zaboru pruskiego, zniekształcona „bubelajna”.

¹¹ Por. Obraz olejny na płótnie z roku 1887, zatytułowany *Piaskarze*, znanego malarza warszawskiego folkloru Aleksandra Gierymskiego (1850–1901).

¹² 3° w skali Beauforta; 3÷5 m/s; 12÷19 km/h.

¹³ 4÷5° w skali Beauforta – 5÷10 m/s; 20÷40 km/h.

¹⁴ Porównując stan techniczny własnego statku ze stanem barek piaskarskich, na złe utrzymanie i przeładowywanie statków do kruszyw zwrócił uwagę pamiętnikarz amerykański: R.H. D a n a : *Pamiętnik żeglarza (1834–1836)*. (Tytuł oryginału: *Two Years before the Mast*). Gdynia 1960, cyt.: „[...] łata siedziała na łacie, jak na żaglu barki do wżenia piasku” (s. 216), oraz: „[...] »Alert« był załadowany i zanurzony aż po bolce dolnych jufersów, niczym barka z piaskiem,” (s. 367).

¹⁵ A.W. Reszka: *Technika spławu wiślanego od XVI do XX wieku*. [w:] „Nautologia”, nr 3/1995, s. 32–35, gdzie autor po raz pierwszy w piśmiennictwie historycznym omawiając dokładnie zjawisko prędkości ślizgowej w spławie, ujawnił nieznaną do tego czasu „ludziom z lądu” wodniacką „wiedzę tajemną”.

¹⁶ Podobne przyśpieszenie rzędu 5–10% dzięki prędkości ślizgowej mogły uzyskać tratwy. Por.: W.M. Witk: *Z badań nad tradycjami flisackimi do pierwszej wojny światowej w rejonie Górnej Wisły i Sanu*. „Nautologia”, nr 3–4/1992, s. 42, cyt.: „[...] Każdy doświadczony flisak wiedział, że siłą napędową spławu drewna jest prąd wody, ale nie wolno było zapomnieć, że tratwa płynie o 10 procent szybciej niż nurt”.

¹⁷ Szyper Kazimierz Borowski z Wyszogrodu, ur. w 1893 r.; żwirnik – w okresie międzywojennym armator bata, na którym pływał z rodziną do 1948 r.; do emerytury w 1956 r. pływał na barce nr 1620 w Rejonie Dróg Wodnych w Warszawie.

¹⁸ Przedsiębiorstwa skupu żwiru były dosyć liczne w okresie międzywojennym: na Rybakach Edward Traczewski, przy Tamce Stanisław Horwat, na Solcu B-cia Matraszkowie (którzy byli też armatorami barek), a na Bugaju: Jan Kossakowski-“Bułgar” z bratem Teodorem, B-cia Urbańscy oraz pomniejsze: Zaremba, Kurlanc, Walczak, Drażek, Litke, Krenczewicz, Jastrzębski, Lemański i inni.

¹⁹ Wyładunku dokonywali taczkami tragarze zwani „lichtanami”, zorganizowani w grupy w rodzaju brygad roboczych. Niektóre grupy składały się z samych Żydów. Na 1 m³ liczono 20 płaskich taczek, którymi wywożono żwir z batów na ląd po „trepach” – czyli trapach z grubych desek. Każdy „lichtan” odznaczał się dużą siłą fizyczną i zręcznością w prowadzeniu ciężkiej taczki po wąskim trapie.

²⁰ Informacja Stanisława Wiśniewskiego.

²¹ Informacja z 1954 r. Józefa Borowskiego z Wyszogrodu, ur. w 1925 r.. Ten doskonały informator do 1939 r. pracował ze swym ojcem jako rybak na dzierzawionym odcinku Wisły między Wyszogrodem a Drwałami. Złowione ryby przechowywane w sadzach sprzedawali w każdy piątek wyszogrodzkim Żydom. W sezonie letnim zatrudniał się dorywczo jako żwirnik na batakach. Po roku 1940 pływał w Wasserstraßenbauamt i w firmie „Johannes Ick” jako marynarz, bosman i szyper na barkach. Po wyzwoleniu, wiosną 1945 r., zajmował się samotnie na małym baciaku dowozem kartofli do Warszawy. Później pływał jako szyper na różnych barkach, m.i. na barce autora tej pracy. Od 1959 r. na stanowisku „wytycznego” – czyli strażnika wodnego w Wyszogrodzie.

²² Informacja z 1954 r. Tomasza Brylskiego z Zakroczymia, ul. Pomorska 6, żwirnika-armatora bata, ur. 1910 r.

²³ Informacja żwirnika Leonarda Dubrackiego z Kazunia Nowego, szypra pracującego w systemie „na groszówkę” na bacie przedsiębiorcy Stanisława Kaszyńskiego z Nowego Dworu, ur. 1915 r.

²⁴ Byli też między nimi „łapacze kamieni”, wydobywający nawet duże kamienie za pomocą „gracy”, stalowych widel z przygiętymi zębami, osadzonych na 3÷4 metrowej żerdzi. Wydobyte kamienie ustawiano w tzw. „metry” na lądzie, zbywane rolnikom na fundamenty budynków lub armatorom kajlaków, skupującym kamień z przeznaczeniem do sprzedaży w Warszawie.

²⁵ Szyper ż.s. i sternik Stanisław Wiśniewski, ur. w Czerwińsku w 1917 r., zm. w Warszawie w 1996 r., niezwykle profesjonalny i wysoce wiarygodny informator. Od 1929 r. do 1939 r. pływał na batakach. Zmobilizowany jako kapral rez. jednostki mostowo-przeprawowej, brał udział we wrześniu 1939 r. w obronie Twierdzy Modlin. Po kapitulacji uciekł nocą łódką do Czerwińska, unikając pobytu w obozie jenieckim. W latach 1940–1945 pływał jako szyper na barkach *Reichswasserstraßenamt Schröttersburg*, *Wasserstraßenbauamt Warschau*, *Weichselreederei*, i jako sternik na tzw. „lohnne” na parowcach gdańskiej firmy „Johannes Ick” (w miejsce powołanych do *Kriegsmarine* niemieckich sterników) na trasie Gdańsk–Królewiec–Zalew Kuroński–Kłajpeda–Tylża z zaopatrzeniem dla Wehrmachtu i z płodami rolnymi w rejsie powrotnym. W roku 1944 jego statek holował barki z ewakuowanym majątkiem niemieckim i sprzętem wojskowym. Był świadkiem dwukrotnego, dywanowego nalotu alianckiego na Królewiec w sierpniu 1944 r., który zamienił to piękne miasto w gruzy. Uczestniczył w ewakuacji rannych z Królewca do Gdańska na statek szpitalny „Hansa”, gdzie oddawał chorych i rannych z burty na burtę. Przeżył oblężenie Wyspy Sobieszewskiej przez Armię Radziecką, skąd przed kapitulacją Wyspy uciekł łódką przez Zatokę Gdańską do Wisłoujścia, unikając w ten sposób wywózki do syberyjskich „łagrow”, czego nie uniknęło wielu polskich marynarzy zatrudnionych przymusowo w firmie „Johannes Ick”. Po wyzwoleniu pływał jako szyper na barkach RDW, OZW i PBW-Warszawa. Po przejściu na emeryturę pracował przez 12 lat na stanowisku bosmana przystaniowego i sternika na statku inspekcyjnym w Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej w Warszawie na terenie Portu Handlowego na Pradze.

²⁶ Informator S. Wiśniewski.

²⁷ Por.: S. U d z i e l a : *Wisła w folklorze*. W: *Monografia Wisły*. Warszawa 1920, s. 13.

²⁸ Kazimierz Borowski z Wyszogrodu.

²⁹ Roman Lemański, ur. w 1905 r., zam. w Warszawie, ul. Dymińska 6; firmę wydobycia kruszyw przejął po ojcu w okresie międzywojennym, prowadząc ją do 1982 r..

³⁰ Bat Lemańskiego, zbudowany przez szkutnika Jana Wójtowicza w Czerwińsku w 1947 r., chodzący w górę Wisły, był obsługiwany przez sternika Mariana Kamińskiego o nieznanym pochodzeniu i bez stałego miejsca zameldowania. Przez okragły rok mieszkał on na bacie w dobrze urządzonej „budzie”, nie schodząc prawie na ląd. Zaopatrzenie dostarczali mu Lemański lub żwirnicy z drugiego bata. Posiłki przygotowywał sobie na specjalnie wymurowanej kuchni, stanowiącej też niezłe ogrzewanie wnętrza budy. Sternik ten nie rozmawiał z obcymi i prawie nikt też nie znał jego nazwiska, poza imieniem Marian i przezwiskiem „Wariat”. Według informacji Lemańskiego, stan psychiczny tego wodniaka był spowodowany ciężkimi przeżyciami w więzieniach UB. Był on bardzo dobrym żeglarzem, dlatego mógł pływać samotnie, wracając z góry z pełnym batem żwiru po tygodniu, a nawet po dziesięciu dniach. Kiedy w latach 70. rozleciał mu się żagiel, uszył nowy ze starych spadochronów. Wykazywał też wielką dbałość o kadłub bata i osprzęt pokładowy. Kiedy po stanie wojennym firma Lemańskiego upadła w 1982 r., słuch o „Wariacie” zaginął.

³¹ Kmdr rez. prof. dr Józef Wiesław Dyskant z właściwą sobie wnikliwością zauważa, że w C.K. Armii austriacko-węgierskiej „[...] jednostki pomocnicze bez napędu nazwano

»barkami« (austriacko-niemieckie Barke), przy czym termin ten obowiązywał przy określaniu jednostek zbudowanych z blach stalowych, jednostki drewniane natomiast nazwano »krypami«, choć w dosłownym przekładzie ten austriacko-niemiecki termin nie brzmi zbyt elegancko (**Krippe** – **źłób, koryto**)”. J.W. D y s k a n t : *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919–1939*. Warszawa 1994, s. 45.

³² Informator: Władysław Trafidło s. Jana, 1910 r., zam. w Kępie Gosteckiej, 333 km rz. Wisły.

³³ Zaostrzone z jednego końca kołki sosnowe do łączenia faszyny związanej w tzw. „kiszki”, które układano warstwami na ostrogach lub opaskach, obciążając je kamieniami.

³⁴ Krypę z jabłkami i śliwkami z ujścia Pilicy, stojącą przy Solcu, spotkał autor po raz ostatni w 1952 r. Skrzynki z tymi owocami rozładowywane były na samochody i furmanki.

³⁵ Jesienią 1949 r. autor był świadkiem przypadku, kiedy krypa pod żaglem idąc ostro pod wodę, przeszła nad tarasującą w poprzek szlak żeglowny tratwą (413 km Wróble). Sternik krypy zorientowawszy się, że kloce tratwy bardzo nasiąknięte wodą nie wiele wystają nad powierzchnię lustra rzeki, bez namysłu wjechał na jeden z gleni tratwy przytapiając go jeszcze bardziej, co umożliwiło mu przejście nad tą przeszkodą.

³⁶ Por.: O. T e u b e r t : *Die Binnenschiffahrt*. 1. Bd, *op. cit.*, s. 270–272.

³⁷ Kanał Finowski (Finowkanal) w XVIII i XIX w. łączył Odrę z berlińskim węzłem wodnym.

³⁸ A. M i e l c a r e k : *Statki odrzańskie w XIX i początkach XX wieku*. „Nautologia” nr 1/1986, s. 27–29. Cylę opisuje autor jako statek odrzański, nie zauważając jego obecności na wodach polskich zaboru pruskiego i dalszych jego przeobrażeń na przełomie XIX i XX w. na Wiśle i w bydgoskim węzle wodnym. Nie znając spolszczonej nazwy tego statku, stosuje niemiecką nazwę „Zille”.

³⁹ O. T e u b e r t : *ibidem*, s. 270.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 272.

⁴¹ Niemiecki slang marynarski nie był odnotowywany w powszechnie dostępnych słownikach i niewiele też o nim pisano, ponieważ język ten nie był zrozumiały dla „ludzi z lądu”, z małymi wyjątkami – np.: H. W e b e r : *Die Sprache des Rheinschiffers*. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt” nr 11/1956, s. 429.

⁴² Niem. *die Stehbühne* – bal stojący, pionowy.

⁴³ Niem. „*Butzkahn*” – statek z dziobem szpiczastym, od: *der Butz* – szpic, ostry przód.

⁴⁴ Niem. *schuften* – harować, ciężko pracować. Załoga na „*szufie*”, czyli pokładzie dziobowym, ciężko pracowała przy bumsztakach, „obalaniu” i stawianiu masztu, windzie kotwicznej i żaglach – stąd prawdopodobnie nazwa tego pokładu.

⁴⁵ Niem. „*der Butze*” – mieszkający i pracujący na dziobie bosman.

⁴⁶ Niem. „*Scherstock*” albo „*Mastenstuhl*”, lub często na statkach ferdecznych stałowy „*Mastköcher*”.

⁴⁷ Bolesław Ślaski podaje, że kajłaki budowano też w Wyszogrodzie. B. Ś l a s k i : *Słownik rybacko-żeglarski i szkutniczy*. Poznań 1930, s. 30. Według informacji uzyskanych przez autora, w Wyszogrodzie dokonywano wyłącznie remontów tych statków.

⁴⁸ Według relacji informatora Józefa Borowskiego, zachodzi prawdopodobieństwo uprawiania tej profesji przez Janiaków w czasach przedrozbiorowych w XVIII w. W roku 1948, po ukazaniu się dekretu o upaństwowieniu żeglugi i statków wiślanych, wyszogrodzkie i czerwińskie kajłaki zaczęły znikać. Latem i jesienią 1949 r. kilka z nich stało jeszcze na kotwicach na zimowisku w ujściu Bzury do Wisły (588 km). Wiosną 1950 r. już ich tam nie było.

Adam W. Reszka

FREIGHT SAILBOATS FROM CZERWIŃSK ON THE RIVER VISTULA

Obtaining aggregate from river beds used to be, for many centuries, a well-known and widely practiced procedure in Europe. The excavated material: sand, gravel or stones, was transported to its destination by water, using a variety of boats. The freight boats discussed in the current article were built in Czerwińsk on the Vistula and were used in the first half of the 20th century. The different types of flat-bottomed boats, called respectively *bat*, *krypa* and *kajlak*, had been perfected by boat-builders throughout centuries and were well adapted to sailing on the Vistula, a river whose water levels have always shown a lot of variation. The knowledge and the skills of the bargemen, as well as the sailing experience they had, enabled them to use navigational techniques necessary in sailing on rivers that based on utilizing windpower in sailing up-stream and the speed of the river current in sailing down-stream. Square rigging, which had for a long time been typical for sailing on the Vistula, was replaced at the turn of the 18th and 19th centuries by sprit rigging, which was easier to use and did not require large crews; this type of rigging was imported to Poland from Prussia, and along with it came the terminology for rigging. Sails were the only means of propelling boats up-stream. Sailing down-stream was based on the rafting principle, i.e. on utilizing the phenomenon of planing speed, which consists in a boat gaining acceleration with regard to the speed of the water current in the river, resulting from the boat's hull skimming against the natural inclined plane formed by the water level of the river compared to the adopted level. The navigation technique involved was a "secret science" and that is why it remains unknown to historians of rafting on the Vistula river. Boats from Czerwińsk, and especially *bats* were used mainly for transporting construction gravel for building sites in Warsaw at which concrete was used. The *bats* were built with great care in boatbuilding workshops, which differed very little from workshops that operated in the 16th century. When in motion, the relatively narrow body of the *bat* eliminated head resistance, and that is why *bats* could attain significant speeds under sail. The rapid development of obtaining aggregate by mechanical means at the end of the 1940s caused freight sailboats to be gradually eliminated from the Vistula, as they were unable to withstand the competition. *Bats* survived the longest, but even they eventually disappeared.