

## Okiełznać żuławski żywioł, czyli hydrotechniczne zabytki w otulinie Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”

tekst – Jolanta Bulak

Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych w Słupsku  
Oddział Zespołu w Steganie – Park Krajobrazowy „Mierzeja Wiślana”



Zwodzony most drogowy w Rybinie na Szkarprawie

fol. Jolanta Bulak

Żuławy Wiślane to niezwykle region, którego geneza nierozdzielnie związana jest z naszą naj słynniejszą i piękną rzeką Wisłą. Zaczęły narastać u jej ujścia, które przed około 5,5 tysiącami lat temu znajdowało się w rejonie Białej Góry, a wody i ich bagaż spływały do dawnego morza Estów, sięgającego krawędzi wysoczyzn Pojezierza Kaszubskiego, Iławskiego, Wysoczyzny Elbląskiej. Dziś, wraz z Mierzeją Wiślaną i Zalewem Wiślanym, stanowią one granice regionu, który przez tysiąclecia dynamicznie zmieniał swoje oblicze, szczególnie gdy w ostatnich stuleciach na tere-

ny te wkroczyli ludzie ujarzmiający wodę i kapryśny ląd. Równinne tereny Żuław porzecinane są wstążkami rozmaitych cieków wodnych, począwszy od regularnych linii rowów melioracyjnych, poprzez malownicze meandry mniejszych i większych rzek oraz starorzeczy, oczka wodne skryte pośród kęp drzew, po malownicze jeziora i jeziora, z których najpiękniejsze i najcenniejsze jest Jezioro Drużno. Często mówi się o Żuławach, że jest to kraina na wodzie. To prawda, gęsta i różnorodna sieć wód powierzchniowych i zalegające na niedużych głębokościach wody gruntowe, to



Zwodzony most drogowy w Rybinie na Wiśle Królewieckiej

fot. Jolanta Bulak

jedne z najważniejszych cech wyróżniających Żuławy.

Woda zdecydowanie należy do najważniejszych elementów globalnego ekosystemu. Gdzie woda – tam życie. Szczególne bogactwo świata żywego koncentruje się w pobliżu wód. Zatem i w życiu człowieka pełni ona szczególną rolę. Nie tylko jako niezbędny składnik naszej diety, ale i niemalże element wszystkich dziedzin gospodarki. Jedną z nich od wielu wieków i tysiącleci jest transport. Drogi wodne to zdecydowanie najstarsze „trakty” służące do przewożenia towarów oraz do podróży. Tak jest i do dziś, choć ich znaczenie nieco zmalało, to na szczęście w ostatnich latach na nowo rodzi się turystyka wodna i przeprowadzane są inwestycje mające na celu usprawnienie żeglugi śródlądowej, również i w naszym regionie. A wszystko jest możliwe dzięki geniuszowi człowieka i jego przezorności. Gdy w XIX wie-

ku ruch kołowy nabierał rozpędu – by nie zamykać dróg wodnych na Żuławach – niczym grzyby po deszczu zaczęły wyrastać mosty zwodzone, na szczęście nie po to by zwodzić na manowce, ale by wilk był syty i owca cała, by móc podróżować po lądzie i swobodnie żeglować po rzekach. Dziś są to najczęściej obiekty zabytkowe mające blisko 100 lat, a czasem i więcej. Takimi obiektami może poszczycić się Park Krajobrazowy „Mierzeja Wiślana”, w którego otulinie obejmującej północną część Żuław Wiślanych zachowały się trzy czynne drogowe mosty zwodzone. Dwa z nich znajdują się w miejscowości Rybina. Jeden z nich umożliwia żeglugę po Szkarprawie, dwa pozostałe na Wiśle Królewieckiej otwierają drogę jednostkom „białej floty” na Zalew Wiślany lub w przeciwnym kierunku – do Wisły.

Most w Rybinie na Szkarprawie powstał w 1934 roku w miejscu drewnianego obiektu z 1874 roku. Jego budowa związana była

z programem modernizacji dróg na terenie Wolnego Miasta Gdańska i przebudowy mostów na potrzeby zmechanizowanej armii. Jego budowę prowadzono od stycznia do listopada 1934 roku. Most na Szkarprawie różnił się od mostów na Wiśle Królewieckiej długością przęsła zwodzonego. W 1945 uległ zniszczeniu i odbudowano go w 1947 roku, wzorując się na istniejącej dokumentacji projektowej z 1934 roku.

przeływającej żaglówce, czy barce. Dziś most „zwozi się” mechanicznie, ale dawniej przęsło podnoszone było ręcznie. Niejeden żeglarz z fascynacją ogląda szczegóły budowy takich urządzeń. Kierowcy mają w tym względzie ograniczone możliwości, ale w Rybinie czas oczekiwania przy mostach można skrócić przyglądając się ciekawej architekturze domów, czy też licząc bociany w pobliskim gnieździe.



Most Pancernych w Sztutowie

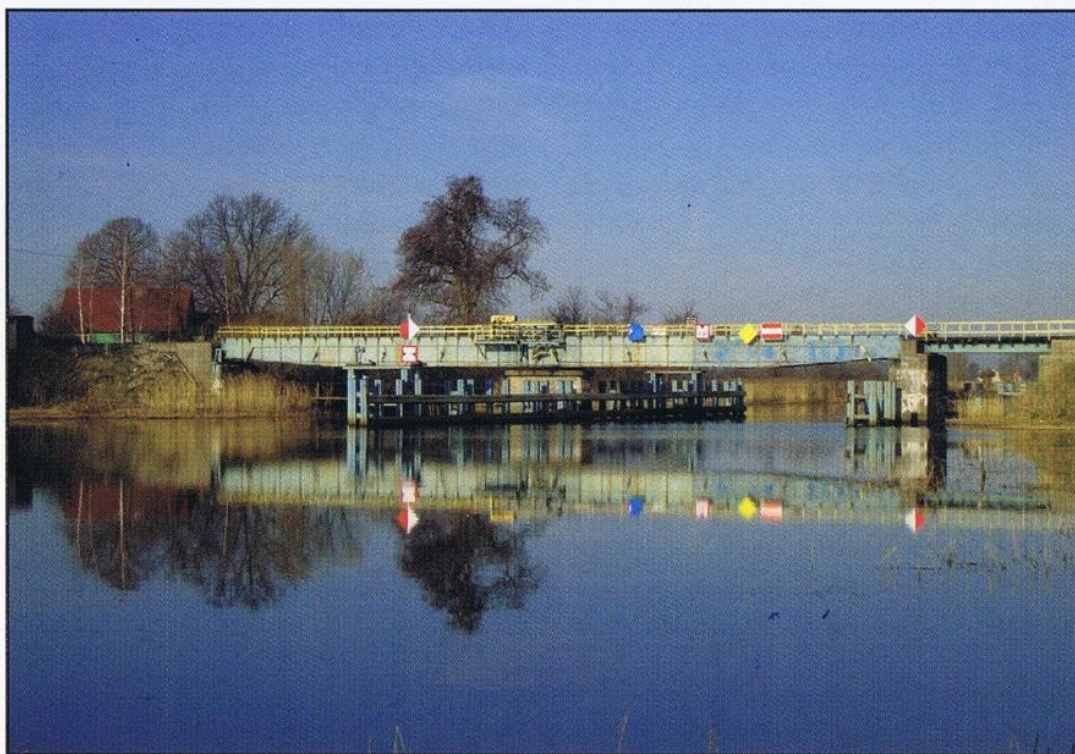
fol. Wojciech Woch

Rybiński most na Wiśle Królewieckiej wybudowano w 1936 roku. W latach 70. został zamknięty dla Żeglugi i dopiero w 2006 roku przywrócono jego funkcjonalność.

Rzadko kiedy, przejeżdżając samochodem, zwracamy uwagę na taki most, traktując go jako część ciągu drogi. Czasem jednak zatrzymawszy się przed semaforem, mamy szansę przyjrzeć się dźwigającemu się przęsłu, otwierającemu drogę

Spośród trzech „naszych” zwodzonych mostów najsłynniejszym jest „Most Pancernych” w Sztutowie – zdobywany przez sympatycznych bohaterów „Rudego” w 16 odcinku popularnego serialu „Czterej pancerni i pies” pt. „Daleki patrol”. Choć nazwa jest półoficjalna, to chętnie używana przez mieszkańców.

Jednak zdecydowanie za perełkę infrastruktury mostowej na terenie otuliny Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana,



Obrotowy most kolejki wąskotorowej w Rybinie na Szkarprawie otwarty dla kolejki fot. Jolanta Bulak

należy uznać czynny most obrotowy kolejki wąskotorowej w Rybinie. Jest to most trzyprzęsłowy wybudowany w 1905 roku, o długości 51,21 m, z czego 43,4 m zajmuje przęsło obrotowe zbudowane z nitowanych dźwigarów blachownicowych opartych na pionowym filarze, stanowiącym oś obrotu. Końce przęsła opierają się w trakcie przejazdu pociągu na specjalnych ślizgach. Jak za dawnych czasów most ma napęd ręczny i do jego obrócenia potrzeba 2-3 ludzi. Most został zniszczony w 1945 roku i odbudowany w 1948. Przed wojną na sieci kolejek żuławskich było kilka mostów obrotowych, jednak w trakcie powojennej odbudowy przebudowano je na stałe, tym cenniejszy jest most w Rybinie.

Mosty to nie jedyne zabytki hydrotechniczne w żuławskiej części otuliny Parku. Podobnie jak przed wiekami, kiedy to na wielu obwałowanych polderach można było gospodarować i mieszkać dzięki nie-

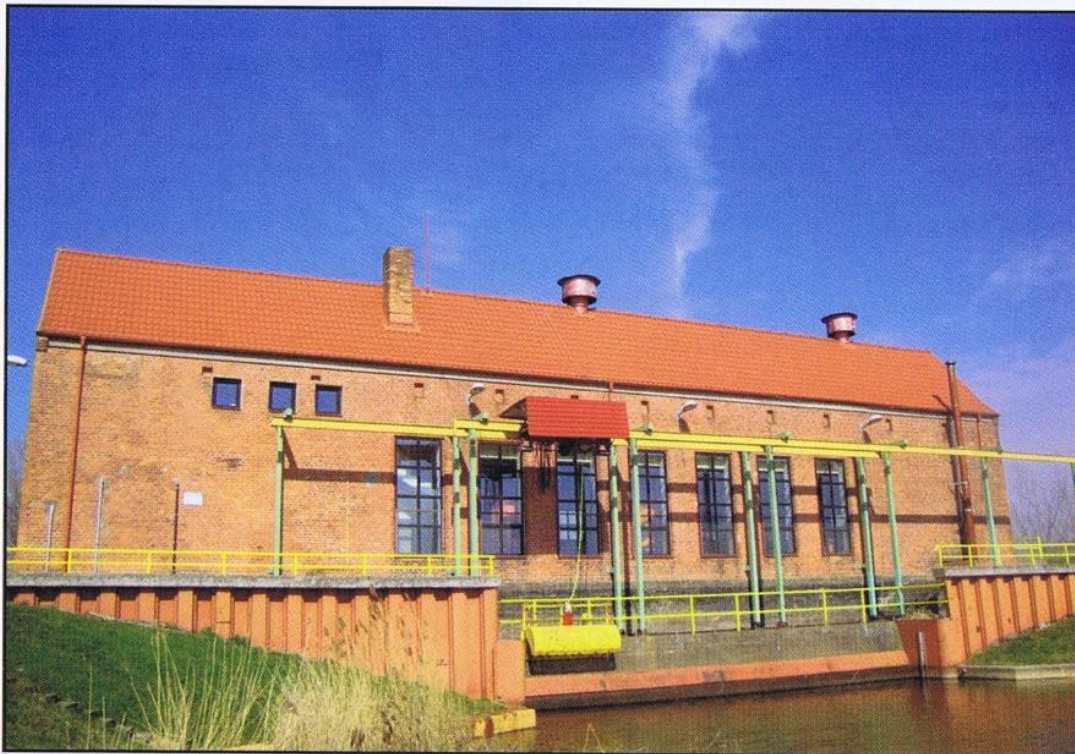
ustannej pracy wiatraków wodnych, tak i dziś woda na Żuławach niejednokrotnie płynie wbrew swoim naturalnym kierunkom. Gdyby nie praca pompowni, które odwadniają niżej położone tereny Żuław, znaczna część regionu znajdowałaby się pod wodą. Na rubieżach otuliny Parku, na południowych wałach rzeki Szkarpawy usytuowane są dwie zabytkowe pompownie – Chłodniewo i Osłonka – obecnie największe ze 105 stacji pomp funkcjonujących na Żuławach Wiślanych.

Przepompownia Chłodniewo znajduje się w Rybinie. Osadzona jest głęboko w prawym wale Szkarpawy, około 150 m od zwodzonego mostu na tej rzece. Budynek z czerwonej cegły od północy otulają dwa pomnikowe buki, latem przykuwające uwagę liśćmi o różnych odcieniach purpury. Pompownię wybudowano w 1930 roku. W rok później odwadniała ona największy do chwili obecnej polder „Chłodniewo”

o powierzchni 21 700 ha, z czego 8 100 ha to tereny położone poniżej poziomu morza. W 1864 roku na tym terenie istniało aż 66 małych polderów i pompowni (w tym 63 wiatrakowe, 2 konne kieratowe i 1 parowa). Rozwój technologiczny i zastępowanie mało wydajnych pomp pompowniami parowymi (jedyna zachowana na Żuławach taka pompa znajduje się w miejscowości Różany

czaj nie pracuje, ale jest w rezerwie na wypadek awarii prądu. W ciągu doby pracując pełną parą są one w stanie obniżyć poziom wód z tego ogromnego polderu o 8,4 mm tj. wypompować z tego terenu 1 814 400 m<sup>3</sup> litrów wody.

Drugą nie mniej słynną pompownią jest Oślówka położona w sąsiedztwie miejscowości o tej samej nazwie. Odwadnia ona po-



*Pompownia Oślówka*

*fot. Jolanta Bulak*

na Żuławach Elbląskich) doprowadziło do łączenia polderów i z początkiem XX wieku na tym terenie pracowało już 38 stacji pomp. Stacja pomp Nr 1 Chłodniewo działa po dziś dzień, od momentu jej ponownego otwarcia 5 sierpnia 1946 roku, po odbudowaniu ze zniszczeń wojennych. Pompownia jest wyposażona w 3 agregaty pompowe – 2 o napędzie elektrycznym i 1 o napędzie spalinowym (wyprodukowanym w 1965 roku przez zakłady z Poznania H. Cegielski, o mocy 500 Kw). Ten ostatni agregat zazwy-

lder Marzęcino, którego powierzchnia również wynosi około 22 000 ha. Najciekawszą częścią tego polderu jest Depresja Marzęcińska – uznawana za najmłodszy skrawek ładu naszego kraju – o powierzchni około 1 000 ha, która do 1942 roku stanowiła naturalną część Zalewu Wiślanego, zatoczkę o nazwie Stobiecki Zakątek. Pompownia została wybudowana w latach 1939-1942. Zastąpiła 34 stare pompownie i poldery. Jest również wyposażona w 3 agregaty pompowe – 2 elektryczne i 1 spalinowy – o iden-

tycznej wydajności 7 m<sup>3</sup>/s każdy (tak jak w Chłodniewie). Stojąc na wale przeciwpowodziowym przy pompowni podziwiać można meander Szarpawy wpadającej do Zalewu Wiślanego, a obserwując różnicę poziomów wód w rzece i w kanale Pannieńskim, ogarnąć pojęcie „depresji”. Woda jest obniżana w kanale pompowym do 3 m p.p.m.

Na miłośników hydrotechniki w Marzęcinie (już poza otuliną Parku) czekają ruiny XIX-wiecznej śluzy wałowej,

Zdecydowanie największym gabarytowo zabytkiem hydrotechnicznym na omawianym terenie jest śluza „Gdańska Głowa”. Jej powstanie związane jest z wykonaniem w 1895 roku nowego ujścia Wisły w Mikoiszewie. Liczne powodzie, a w szczególności wielka powódź na Żuławach z 1888 r. zmusiła władze do uregulowania i wyprostowania biegu Wisły w jej końcowym odcinku. W związku z tym wykonano odpowiednie budowle hydrotechniczne odcinające ramiona rzeki w delcie Wisły i przekopano

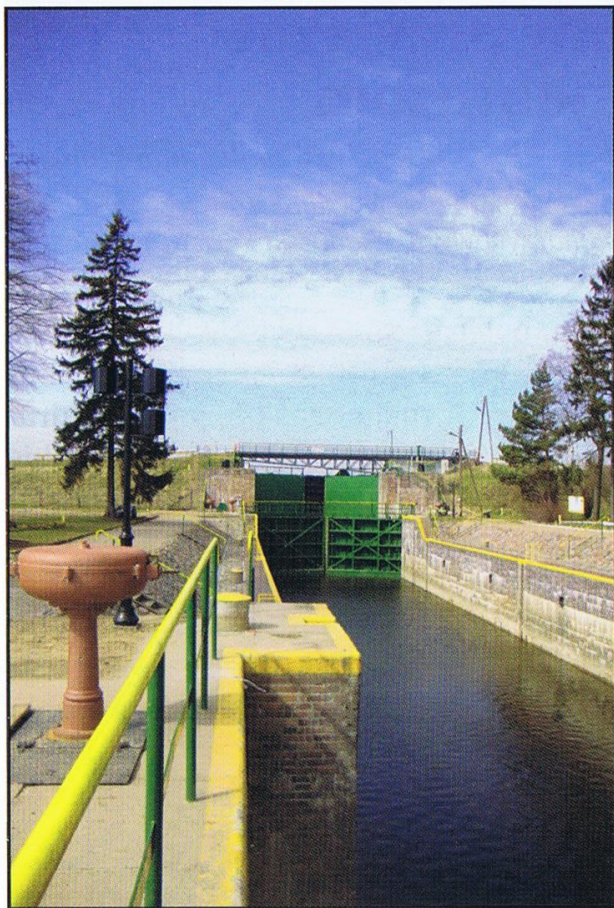


Wrota przeciwsztormowe w Marzęcinie

fot. Jolanta Bulak

która zaopatrzona jest we wrota przeciwsztormowe. Takie wrota zamykały się same w czasie sztormów z północy, uniemożliwiając wtargnięcie wód na południe od Stobieckiego Zakątka. Ruina tej budowli dziś zadziwia, bo stoi na suchej ziemi, a niegdyś stała w wodzie. O budowniczych tego obiektu przypomina tablica, z datą 1884 umieszczona na jednej ze ścian.

Mierzęję Wiślaną. Komorowa śluza „Gdańska Głowa” odcina wody Szarpawy zabezpieczając tereny wokół tej rzeki przed wielką falą wiślaną. Umożliwia również żeglugę od Wisły do Zalewu Wiślanego. Jest to obiekt o konstrukcji betonowej, wyłożonej cegłą klinkierową z wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi, z mechanizmami o napędzie ręcznym.



Śluza „Gdańska Głowa”

fot. Jolanta Bulak

Geneza nazwy „Gdańska Głowa” wywodzi się z XV wieku. Po 1466 roku określała obszary położone na terenie wsi Drewnica, między Szkarpawą i Leniwką, nazywane dawniej Nowymi, Środkowymi albo Morskimi Żuławami. W okolicach dzisiejszej budowli gdańszczanie wnieśli w 1626 roku czterobastionowy szaniec dla obrony Gdańska. Niestety w rok później opanowali go Szwedzi i rozbudowali go wykorzystując cały swój kunszt. W czasach pokoju działała tu ufortyfikowana karczma. W obliczu kolejnego najazdu szwedzkiego Gdańsk przystąpił do rozbudowy i modernizacji twierdzy, którą niestety ukończyli już Szwedzi w 1656. Po zawarciu w 1660 roku Pokoju Oliwskiego twierdza uległa likwidacji, jednak jeszcze w 1812 roku najbliższa okolica Gdańskiej Głowy obsadzona była licznymi

umocnionymi posterunkami przez broniących Gdańsk Francuzów, a na północ od dawnej twierdzy były jeszcze częściowo zachowane XVII-wieczne transzeje. Wszystkie ślady po dawnych umocnieniach zatarte zostały przy pracach nad budową śluzy.

Cóż, może te zabytki nie są najpiękniejsze, może dla niektórych wydają się niepotrzebne, ale dla ludzi żyjących poniżej i powyżej poziomu morza są niezbędne. Cenniejsze tym bardziej, że bez nich w wielu rejonach Żuław nie byłoby możliwe budowanie domostw i gospodarowanie. Wydarliśmy ten łód wodzie, a teraz cały czas walczymy o jego utrzymanie z pomocą tych fantastycznych i niejednokrotnie zabytkowych budowli. Spójrzmy na nie inaczej niż na prosty, skromny budynek, czy metalową konstrukcję. Spójrzmy na nie przez pryzmat historii, w której nie raz doświadczyliśmy skutków powodzi.

#### Literatura i linki

K. Cebulak, 2010. *Delta Wisły powyżej i poniżej poziomu morza*. Stowarzyszenie Żuławy i LGD Żuławy i Mierzeja.

Materiały konferencyjne niepublikowane 2010 – *Stacja pomp Nr 1 W Chłodniewo*. Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego w Gdańsku.

*Projekt wykonawczy – Opis techniczny: Most przez rz. Szkarpawę*. Przedsiębiorstwo Projektowo-Wykonawcze „Pylon” Gdańsk 2010.

<http://www.rzgw.gda.pl>

<http://loki.ovh.org/kurs/Gdanskie%20fortyfikacje.doc>

<http://forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?t=4939>