



Biuletyn

Koła Miłośników

Dziejów Grudziądza



Prom

Rok V: 2007

Data odczytu: 28.2.2007

Numer 9 (122)

Data wydania: 28.2.2007

Edward Wiśniewski

CHARAKTERYSTYKA KOTLINY GRUDZIĄDZKIEJ I PRZEPRAWY WODNE PRZEZ WISŁĘ W GRUDZIĄDZU

Kotlina Grudziądzka zwana również Basenem Grudziądzkim przypomina nieckę o okrągłym kształcie. To rozszerzenie można tłumaczyć działaniem lodowca, który w miarę powolnego topnienia wciskał się w ziemię, żłobiąc sobie w niej głębokie łoża. W tej kotlinie zbierała się woda lodowca, tworząc wielkie jezioro zastoiskowe. Taka formacja terenu ukształtowała się przez liczne wieki. Dopiero w czasie ocieplania się klimatu nastąpiło ujście wody przez żłobienie koryta rzeki w środku niecki. Po prawej stronie rzeki powstały kępy obecnie istniejące: Strzemięcińska, Zamkowa, Forteczna. Po wschodniej stronie kotliny powstały wzgórza takie jak obecnie Plemięta, Pokrzywno, Mała i Wielka Księża Góra, a po zachodniej krawędzi kotliny to obecne Stare Marzy i Górna Grupa. W niecce istniały wielkie rozlewiska. Najważniejszą rolę w stosunkach wodnych odgrywała rzeka Wisła. W czasie wędrówek plemion na kontynencie europejskim rzekę Wisłę nazywano „Vikola”, a germańskie plemiona przechrzcili ją na „Weisel”, a później „Weichsel” – jako „Biała Rzeka”. Rzymianie nazywali ją natomiast „Vistula”. Kiedy osiedlili się na terenach obecnej Polski – Słowianie przyjęli nazwę „Świśla”, odrzucając później początkowe „ś” (Słownik etymologiczny A. Brücknera).

Długość Wisły w Kotlinie Grudziądzkiej wynosi obecnie 21,8 km, licząc od wzgórz sartowickich do ujścia rzeki Osy pod Zakurzewem, szerokość 350-400 m, głębokość średnio 3,5 m. Do rzeki wpływają 4 dopływy; po prawej stronie: w północnej części rzeka Osa, środkowej - Rów Hermana i w południowej – kanał Głównik z rzeczką Rudniczanką i Młynówką. Część lewo-brzeżna niecki odwadniana jest przez rzeczkę Mątawę i uchodzi do Wisły w Kończycach pod Nowem.

Obwałowania rzeki Wisły.

Lewa strona. Pierwszą wzmiankę o obwałowaniach notujemy w 1408 r. Były wtedy wały niskie, często przerywane pod naporem wód. W miarę upływu lat, grobla ta była podwyższana. W 1592 r. sprowadzenie przez starostę gnieźnieńskiego „oleńców” – holenderskich osadników poprawiło sytuację. Jednakże w 1651 r. wskutek dużej powodzi, wał został przerwany i tereny do Górnej Grupy zostały zalane. Do 1855 r. podwyższano wał do wysokości średnio 10 m i wzmacniano skarpę na odcinku Sartowice – Nowe. Przy ujściu rzeczki Mątawy do Wisły, w 1910 r. zbudowano stację pomp.

Prawa strona rzeki Wisły nie wymagała takiego zabezpieczenia, gdy z urwiste stoki kęp stanowiły naturalną zaporę. Pierwszą wzmiankę o tych terenach notujemy w 1289 r., kiedy to na rozkaz mistrza krzyżackiego Meinhardta z Querfurtu wzmacniano nabrzeża. Tereny w okolicy wsi Rządź były często zalewane, gdyż istniejące groble były zbyt niskie. Dopiero w 1845 r. do pierwszej z kęp w tej wsi doprowadzono wał przeciwpowodziowy, a w 1902 r. zbudowano stację pomp przy kanale „Głównik”.

Przy rowie melioracyjnym „Rów Hermana” w 1905 r. zbudowano również stację pomp o małej wydajności (0,75 m³/s) i dlatego występowały zalewania terenów Tuszewa i Gaci przy wysokim stanie wody w rzece. Dopiero w II połowie XX w, zbudowano stację pomp o dużej wydajności przy ul. Toruńskiej, która poprawiła sytuację w tym rejonie.

Dla zabezpieczenia Osy przed wylaniem na sąsiednie tereny wodami cofki (wieś Mokre) zbudowano w 1957 r. wały wsteczne od Zakurzewa do szosy Grudziądz – Kwidzyn. Maja one długość 4,2 km.

Ale i po prawej stronie rzeka wyrządziła zniszczenia, i tak np. dnia 10 VII 1338 r. nastąpiło obsunięcie się zachodniego zbocza Góry Zamkowej i runęło do Wisły skrzydło zabudowań mieszkalnych komtura. Dnia 15 IX 1618 r. na osiedlu Rybaki (obecnie ul. Rybacka) nastąpiło obsunięcie się skarpy i musiano rozebrać kościół św. Jerzego. Góra Strzemięcińska – szczególnie po zmianie koryta rzeki, była często pomywana. Na jej skarpie istniała jeszcze w latach 30-tych XX wieku kawiarnia w stylu szwajcarskim, którą rozebrano ostatecznie w 1938 r.

W połowie XIX w. wyprofilowano koryto rzeki, zabezpieczając brzegi ostrogami, zwanymi również główkami, palami wbitymi w ziemię i faszyną, wzmacniając brzegi kamieniami zalanymi betonem. Dzięki temu zwiększyła się szybkość nurtu rzeki, zlikwidowano kępy na rzece, przemieszczając piasek rzeczny na nabrzeża, gdzie powstały tzw. błonia nadwiślańskie, np. w pobliżu starego miasta czy Strzemięcina (ul. Nadwiślana). Błonia zabezpieczono groblami betonowymi i kamieniami.

Przeprawy wodne. Kiedy miasto Grudziądz uzyskało prawo przewozu przez rzekę Wisłę – nie wiadomo, datę rudno ustalić. Prawo to przywłaszczyli sobie Krzyżacy w XIII w., a potem przeszło to prawo na starostów grudziądzkich.

W korycie rzeki powstały liczne kępy (wg mapy z 1796-1802 r.), jak np. Kępa Bratwińsko-Rządka, Kępa Dragacz, Kępa Królewsko-Zamkowa, Kępa Lubińska. Przewoźnicy używali początkowo tratw i drewnianych galer poruszanych za pomocą drewnianych drągów i wiosł. Dalsze udoskonalanie to używanie promów, barek i długich łodzi wiosłowych tzw. „batów”. Nurt rzeki Wisły nie był zbyt silny, ze względu na rozlewiska, a przeprawa była czynna za dnia i nieczynna w czasie burzy, czy lodu na rzece. Nad przewozem czuwał pisarz przewozowy i przewoźnicy. Wracając do prawa przewozów wodnych, w roku 1550 król Zygmunt August, w celu złagodzenia sporów pomiędzy lewą a prawą stroną Wisły nadał przywilej przewozu z lewego brzegu Wisły właścicielowi Sartowic, tak, że trajekt odbywał się dwutorowo: z Grudziądza do Dragacza i z Michała do Grudziądza. Doprowadzało to do częstych rozpraw sądowych, między właścicielami Sartowic a starostą grudziądzkim. W XVII w. Marcin Borowski, kasztelan gdański, starosta grudziądzki pobudował w Michalu tzw. Białą Karczmę, czerpiąc dochody ze sprzedaży towarów głównie trunków, łamiąc tym samym przywilej z 1542 r., mówiący o produkcji trunków tylko dla własnych potrzeb.

Dopiero rząd pruski po 1772 r. prawo trajektu odstępuje miastu Grudziądz za 268 talarów i w zależności od ilości przewozów z jednej jak i z drugiej strony otrzymują dzierżawcy tj. miasto Grudziądz i Sartowice odpowiednie wynagrodzenie. Po wojnie 1807 r. dzierżawcą trajektu wodnego staje się rodzina Schulzów, późniejszych właścicieli cegielni, tartaku i gruntów miejskich. Firma Schulz przewoziła ludzi, bydło, towary a nawet za wynagrodzeniem 3300 talarów rocznie ambulans pocztowy, kursujący na trasie Warszawa – Gdańsk. Przy porcie swoim wybudowano przystań i karczemkę przewoźną. Za tę pracę inkasował rocznie około 10 000 marek na czysto.

W okolicy obecnych ulic Rybackiej i Marcinkowskiego powstają również domy mieszkalne rybaków. W 1879 r. Schulz zrywa kontrakt, wtedy, kiedy pobudowano most kolejowo-drogowy. Wygrywa w sądzie w Lipsku proces z właścicielami, motywując tym, że most stanął w interesie publicznym, a on stracił na przewozach.

Po lewej stronie Wisły wielką rolę odgrywała tzw. „Czerwona Karczma” w Dragaczu, która już powstała przed przybyciem menonitów. Przy końcu W II połowie XIX w. pobudowano drogę bitą od nabrzeża do Czerwonej Karczmy. W czasie I wojny światowej, w 1915 r. Niemcy pobudowali drugi most drogowy, równoległy do pierwszego, wskutek czego trajekt wodny do Dragacza był niepotrzebny. Po 1920 r. kursowały jeszcze motorówki i statki wycieczkowe jako relaks dla mieszkańców miasta, między Placem Promowym, Dragaczem i kawiarnią na skarpie w Strzemięcinie.

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisz, KMDG. Logo KMDG wykonał Grzegorz Rygielski.