



INŻYNIER TORUŃSKI

Nr VI



INŻYNIER TORUŃSKI

jest pismem ukazującym pielęgnowanie podstawowych
reguł etycznych zawodu inżyniera takich jak:
honor, uczciwość, odpowiedzialność.

INŻYNIER TORUŃSKI

Jest przyczynkiem odbudowy życia stowarzyszeniowego.

Zajaczkowski Mirosław

AKADEMIA INŻYNIERA

W tym roku powołuję „AKADEMIĘ INŻYNIERA” której zadaniem będzie:

- Uzupełnienie historii „75 – lecia Oddziału Toruńskiego SITWM”. Wykonanie - Tablicy Pamiątkowej – „75 lat Oddziału Toruńskiego SITWM”, „ Stanisław Kozłowski”, „Wacław Kryński”, „Tadeus Korzeniowski”, „Tadeusz Wallner”, „przed budynkiem ul. Klonowicza.
- Organizacja spotkań z osobami które mogą poszczycić się osiągnięciami zawodowymi.
- Udostępnienie dokumentów historycznych dotyczących budownictwa melioracyjnego i wodnego naszego regionu.
- Organizacja wyjazdów szkoleniowych na zabytkowe obiekty budownictwa melioracyjnego i wodnego.
- W związku z ustanowieniem przez Radę Miasta Torunia „Rok 2024 Rokiem Flisactwa w Toruniu”. Jest to historia i tradycja, których nierozłączną częścią był spływ drewna. Flisactwo jest unikalne i nierozłączne połączone z Toruniem i Wisłą. Uważam, że w tym temacie winniśmy zaakcentować swój udział.
- Przygotowanie „Monografii majora inż. Wacława Kryńskiego” Osobowości 75-lecia Oddziału Toruńskiego SITWM”

Zainteresowanych wymienioną wyżej problematyką zapraszam do współpracy.

„Wszystko jest z wody. Z wody powstało. I z wody się składa.”

Tales z Miletu

Wszystkie istoty ciągną do wody i wokół niej organizują swoje życie. Sercem każdej społeczności jest woda: wielka jak morze albo mała jak źródło. Woda - źródło, rzeka - przyczyniła się do powstania cywilizacji, ponieważ niesłychanie skomplikowane prace przy tworzeniu systemu irygacyjnego możliwe były do wykonania jedynie przez zorganizowane społeczności, którymi ktoś musiał pokierować. Potrzebna do tego była organizacja, którą określamy mianem państwa. Innymi słowy rola melioracji była państwowotwórcza.

W ramach „Akademii Inżyniera” pragnę przedstawić historię melioracji na przestrzeni ponad 8000 lat, czyli od czasów, kiedy ok. 6 tysięcy lat p.n.e. zaczęto kopać rowy i kanały doprowadzające wodę do obszarów suchych i odprowadzające ją z terenów nadmiernie uwodnionych, aż do czasów współczesnych. Zwracam uwagę, jak przez tysiąclecia zmieniały się materiały i narzędzia pracy (od prostych narzędzi ręcznych po wyspecjalizowany sprzęt mechaniczny), a także jak udoskonalano sposoby i metody pracy. Warto poznać historię zabiegów melioracyjnych – do których należą m.in. kopanie rowów nawadniająco-odwadniających, budowa zbiorników retencyjnych, regulacja rzek, drenowanie, ochrona przeciwpożarowa, obsadzanie roślinnością terenów zalewowych i nieużytków rolnych - trwale polepszających rolnicze zdolności produkcyjne gleb.

DRWĘCA

Drwęca - rzeka w północnej Polsce na Pojezierzu Mazurskim i Pojezierzu Chełmińsko-Dobrzyńskim, prawy dopływ dolnej Wisły. Długość rzeki wynosi 207 km, a powierzchnia dorzecza 5536 km². Wypływa ze wschodnich stoków Góry Dylewskiej (Czarci Jar) na wysokości 191 m n.p.m., płynie na południowy zachód i uchodzi do Wisły na wysokości 36,6 m n.p.m., a jej końcowy odcinek stanowi granicę Torunia i Złotorii.

Słownik nazwy rzeki według Mikołaja Rudnickiego w „Studiach Staropolskich” w artykule „O nazwie rzecznej: Drwęca” doszedł do wniosków następujących:

- Drwęca ma swą nazwę od wsi i jeziora „Drwęck” z którego wypływa.
- Analogia z nazwą rzeki Dźwiny, gdyż w wiekach XII – XV miała ona brzmienie Drwień, co wykazuje podobieństwo z formacjami zachodnio-lechickimi w nazwach rzecznych.
- Może od nazwiska rodziny Drwęskich, przyczem nazwa rzeki brzmiałaby pierwotnie – Drwęsa.
- Leśnictwo zowie się drwęca lub drwęsa.
- Formę Drwęca Rozwadowski wyjaśnia wpływem pierwiastka derwo, drwo.

Z podanych wyżej zdaje się wynikać z dużym prawdopodobieństwem, że nazwa naszej rzeki Drwęcy, zarówno jak i jeziora i wsi Drwęcka, ma w swoim pierwiastku drzewo, drwa, co tłumaczyłoby się obfitością lasów nad rzeką i spalaniem ich na jej grzbiecie.

Pomiary wysokościowe od Józefata do ujścia tej rzeki do Wisły dokonał w 1797 r. Vogt, obecny inspektor budownictwa w Węgorzewie; a od Józefata do Jeziora Drwęckiego przeprowadził je wspólnie z Petersonem (1778-1841, Ernst Conrad – przypis C.W.), obecnym inspektorem budowlanym w Bydgoszczy. Nachylenie uśrednione od Jeziora Drwęckiego do Józefata podczas misji specjalnej wynosiło 111 stóp, 4 cale i 6 linii (34,96 m). Od Józefata do Wisły wynosi 107 stóp, 1 cal i 4 linie (33,6 m), a więc na całej długości rzeki, od Jeziora Drwęckiego do zbiegu z Wisłą, która ma 32 mile (241 km), całkowity spadek wynosi 218 stóp 6 cali i 2 linie (68,6 m), który jest tak nieproporcjonalnie rozłożony wzdłuż koryta rzeki, że ilość wody w jej górnej części ma bardzo małą prędkość, chociaż w niektórych miejscach jest tak duża, że brzegi bywają znacznie nadwyrężane, a zatem rzeka musi meandrować, aby osiągnąć stabilizację.

Drwęca była rzeką graniczną w latach 1815-1920, oddzielając terytoria zaboru pruskiego i rosyjskiego. W okolicy Złotorii i Lubicza działało kilkanaście posterunków granicznych obu zaborców (część budynków jest zachowana jako mieszkalne). Główne posterunki drogowe istniały w Lubiczu Górnym (rosyjskie) i Dolnym (pruskie). Wykopano też tzw. kordon graniczny – wał ziemny z nasypami po bokach, dla wyodrębnienia granic Prus.

DRWĘCA - KRZYŻACY

Krzyżacy rzeką transportowali płody rolne, drewno, skory i mięso dzikich zwierząt, a także runo leśne. Po rzece kursowały szkuty (łódzie z jednym żaglem), które wywoziły i przywoziły różne produkty dla potrzeb samego Zakonu, który nad brzegami rzeki miał siedziby komturii i mniejsze jednostki administracyjne wójtostwa.

Drwęca odegrała swoją rolę przed walną rozprawą z Krzyżakami pod Grunwaldem. Król Władysław Jagiełło pierwotnie miał zamiar przekroczyć Drwęcę pod Kurzętnikiem, ale widząc umocnienia Krzyżaków i inne niedogodności postanowił rzekę obejść od strony źródeł. I tak doszło do zdobycia Działdowa i Dąbrówna w dniach poprzedzających bitwę pod Grunwaldem (15 lipca 1410 r.).

Po zawarciu w 1466 roku przez Polskę i Zakon pokoju w Toruniu dokonano podziału ziem na Prusy Królewskie i Prusy Książęce i rzeka w tych ustaleniach była przedmiotem targów i ten proces trwał przez wieki praktycznie do zakończenia II wojny światowej. Bowiem przed II wojną światową Drwęca i jej dopływ na znacznej długości stanowiły granicę państwową między Polską i Prusami Wschodnimi.

Władze Prus Wschodnich poczynając od 10 lipca 1798 roku wprowadziły zasady stałej żeglugi przewozowej rzeką Drwęcą. Po wprowadzeniu zmian administracyjnych i powołaniu powiatów w 1818 roku przywileje przewozowe przypisano powiatom. Nad brzegami rzek i jezior, przez które przepływa rzeka zbudowano magazyny dla przechowywania towarów transportowanych rzeką. Rzeka stanowiła szeroko pojętą drogę komunikacji handlowo – towarowej do końca XIX wieku. Z chwilą uruchomienia linii kolejowych, które dla transportu były szybsze stopniowo ruch na rzece zanikał, a coraz częściej rzeka zaczęła spełniać rolę rekreacyjną. Tak było i z wybudowanym w latach 1846 – 1872 Kanałem Ostródzko – Elbląskim.

Kiedy w 1912 roku Adolf Tetzlaff uruchomił na jeziorach i kanałach żeglugę turystyczną również i rzeka zaczęła takie funkcje spełniać w poszczególnych powiatach (ostródzkim, nowomiejskim, brodnickim, dobrzyńsko - golubskim?). Powstałe w początkach XX wieku Towarzystwo Wioślarskie podjęło działania o charakterze sportowo – rekreacyjnym.

Całość dokonujących się na terenach Prus Wschodnich przemian była wynikiem uzyskania ogromnej kontrybucji wymuszonej na Francji przez Prusy. Rozwinął się nie tylko handel produktami rolnymi i pochodzącymi z przetwórstwa (tartaki, fabryki mebli, cegielnie, gorzelnie, mleczarne), ale także wzrosła stopa życiowa mieszkańców i oni poszukiwali nowych form wypoczynku po trudach pracy. Rzeka Drwęca dzięki powstałemu Towarzystwu Wioślarskiemu stała się naturalnym magnesem przyciągającym nie tylko wędkarzy i handlowców, ale także ludzi uprawiających sport.

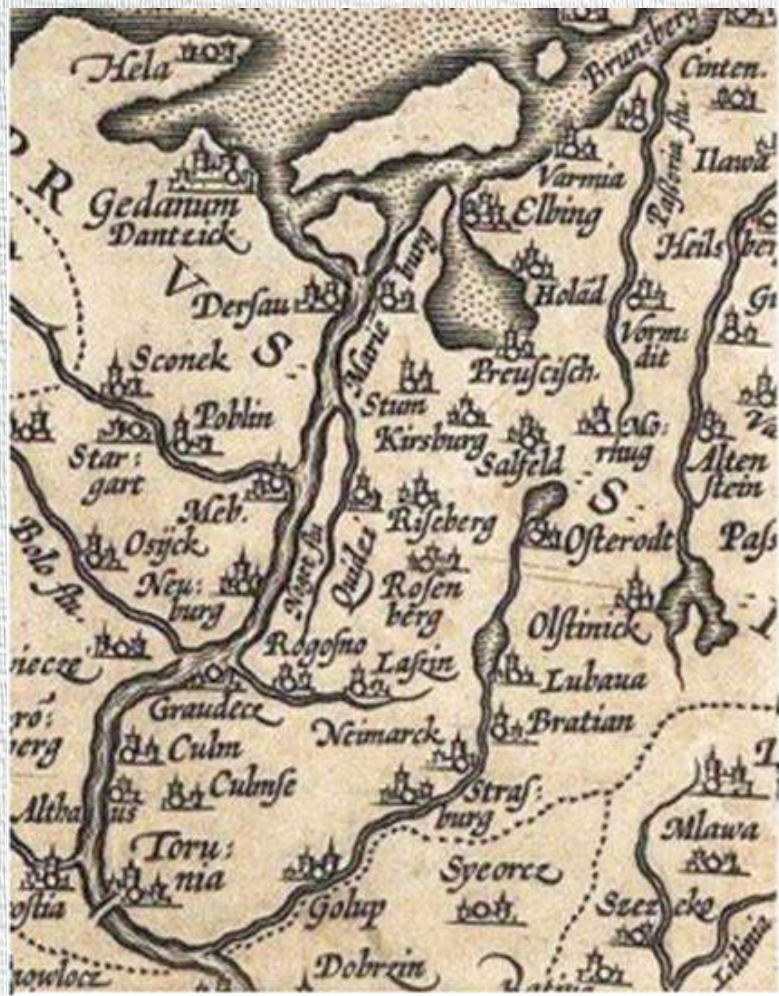
Życie codzienne mieszczan Ostródy, Lubawy, Nowego Miasta Lubawskiego, Brodnicy i Golubia – Dobrzynia było uwarunkowane stopniem zamożności. Ludność poświęcała wiele czasu na działalność w różnych bractwach, w tym religijnych i sportowych.

W 1818 r. rządy pruski i polski delegowały komisarzy do zrewidowania zawałów rzeki Drwęcy. Nie mamy dowodów, że nastąpiło oczyszczenie koryta. W 1935 roku latem, po długiej przerwie, spławiano Drwęcą do Bydgoszczy drzewa za sto tysięcy zł z lasów państwowych. Spławność rzeki utrudniała wszakże ogromna jej krętość.

DRWĘCA - GOLUB

Drwęcę nazywano rzeką spławną tzn. tak jakby droga wodna po której transportowano różne towary takie jak zboże, różne inne płody rolne, zwłaszcza z ziemi dobrzyńskiej na której było więcej ziemi rolnej w pobliżu rzeki niż po stronie ziemi chełmińskiej w pobliżu Golubia. Rzeką spławiano wiele drewna czym trudnili się tacy ludzie zwani flisakami. Łodzie transportujące różne towary zwane były dubasy, szkuty, mniejsze baty, a także galary, które zbudowane były z drewna tylko na czas podróży, gdzie już w docelowym porcie były rozbierane i sprzedawane na części. Wyobraźcie sobie że golubscy kupcy transportowali swoje towary czy sprowadzali do miasta z samego Gdańska płynąc przez Toruń, Grudziądz do samego morza. Tym rzemiosłem trudnili się specjaliści przewoźnicy golubscy. Z dokumentów do których dotarłem w archiwum państwowym w Toruniu są wymienieni dwaj przewoźnicy to Jan Dzwonnik i Szymon Slosarz. Dokumenty archiwalne to są tzw. listy przewozowe, które musieli mieć przewoźnicy a to z tego względu iż w Toruniu obowiązywało tzw. prawo składu, które mówiło iż statki, które przewożą towary z Gdańska lub do Gdańska muszą być np. przez kilka dni sprzedawane w mieście Toruniu, a potem mogą płynąć do swoich miejscowości.

Prawo składu obowiązywało już od 1466 r. do pierwszego rozbioru Polski 1772 r. Przewoźnik mając taki dokument w postaci listu przewozowego był zwalniany ze sprzedaży towarów w Toruniu i przepuszczany w dalszą podróż. Z Golubia do Gdańska podróż taka trwała około dwóch tygodni, zaś w odwrotną stronę zajmowała około miesiąca zważywszy iż ta podróż odbywała się pod prąd rzeki Wisły no i Drwęcy. Była to podróż o wiele cięższa niż płynąc wraz z nurtem. Toruński przewoźnik opowiadał jak to się odbywało. w pierwszym wariantcie brzegiem rzeki szli specjaliści ludzie, którzy za pomocą liny ciągnęli łódź w górę rzeki z pomocą żagla jak wiał wiatr w dobrą stronę, innym sposobem to były wiosła i drągi odpychające się od dna rzeki. innym też sposobem było. że w górę rzeki wypływała jako pierwsza mała łódź mająca na pokładzie kotwicę z dużego statku. gdzie odpływała na żadaną odległość kotwicę zrzucano na dno rzeki a na dużym statku zwijano łańcuch i w ten sposób przebywano ten odcinek zbliżając się do kotwicy. potem kotwicę wyciągano i powtarzano ta czynność ponownie.



Fragment mapy Kaspra Hennebergera z 1584 r. obrazującej sieć wodną w Pruisach.



Pruska sieć wodna na fragmencie mapy

Jana Suchodolca z 1773 r.

Przez przepływającą J. Drwęckie rzekę Drwęcę Ostróda miała połączenie z hanzeatyckim Toruniem i dalej Wisłą z Gdańskiem. Szlak ten co prawda liczył ponad 400 km, ale był spławny dla tratw i ówczesnych statków. Warunki te wykorzystali Krzyżacy do eksportu surowca drzewnego i wyrobów z niego. Z tego też obszaru pochodzą pierwsze wzmianki z czasów krzyżackich o wywoźce drewna na dalekie rynki.

Krzyżacy, mimo ograniczeń określonych w swoich statutach, zaczęli uczestniczyć w handlu tym surowcem, podobnie jak zbożem i innymi towarami, i to na bardzo dużą skalę. Zajmowali się tym zakonni urzędnicy, szafarze w Malborku i Królewcu, którzy za pośrednictwem kupców z Torunia i Gdańska eksportowali drewno i produkty z niego do portów zachodnioeuropejskich (W. Sieradzan: *Uwagi o roli Ostródy i komturstwa ostródzkiego na pograniczu mazowiecko-krzyżackim w XIV i XV w.* [w:] *Szkice dziejów Ostródy i okolic*, pod red. R. Sajkowskiego, Ostróda 2003, s. 51-66). Działalność ta nasiliła się z chwilą przekształcenia prokuratorstwa ostródzkiego w komturstwo w 1341 r.

Siłą napędową do poruszania się tratw na jeziorach była praca ludzka. Do ich odpychania służyły długie tyki. Możliwe, że stosowano również kołowrót, a w przypadku wietrznej pogody żagiel. W przypadku kołowrotu długą linę zaopatrzoną na końcu w kotwicę należało wywieźć łodzią przed tratwę. Po zatopieniu kotwicy linę nawijało się na kołowrót znajdujący się na tratwie. Była to ciężka praca, zwłaszcza gdy wiał przeciwny wiatr (R. Kowalski: *Ostróda-Elbląg. Z dziejów żeglugi śródlądowej* [w:] *100 lat żeglugi pasażerskiej*, Olsztyn 2012, s.64).

Na Kanale Dobrzyckim i strumieniach w lasach ostródzkich o niezbyt szybkim prądzie wody lub pod prąd możliwe było ciągnięcie beli lub tratw przez zwierzęta pociągowe i burłaczenie (ciągnięcie tratw za pomocą lin przez ludzi). Pewne utrudnienie w spławie drewna z lasów nad j. Jeziorak mogła sprawiać kanałowa śluza w Dobrzykach, a także jazy młyńskie w Iławie i Dziarnach na Iławce.

Pomimo wartkiego nurtu wody, ale meandrującej i zmiennej Drwęcy, szczególnie wiosną spław drewna z J. Drwęckiego do Torunia nie należał do łatwych. Było to bardzo uciążliwe w przypadku dłużyc sosen Taborskich przeznaczonych na maszty, których długość dochodziła, jak wspomniano, nawet do 44 m. Dodatkowym utrudnieniem na tej rzece były budowle wodne w jej dolnym biegu koło Torunia. Dlatego też w 1436 r. zakazano budowy młynów na tej rzece.

W późniejszym okresie, pod rządami polskimi, w 1527 r. wydano zezwolenie na budowę młyna w Lubiczu niedaleko Torunia, co znacznie utrudniło żeglugę na Drwęcy. (O. Teubert: *Die Binnenschifffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten*, Bd. 1, Leipzig 1912, s.27.). Powodowało to też kłótnie i spory sądowe z tytułu utrudniania spławu drewna.

Na rzekach spławnych, na których nie można było na trwałe lokalizować budowli hydrotechnicznych, a taki status posiadała Drwęca, zaczęto już w średniowieczu umieszczać tzw. młyny łodne (pływające).

Był to rodzaj młyna wodnego pływającego po rzece, którego położenie można było dostosować do przemieszczającego się w korycie nurtu rzeki. W XV wieku najwięcej młynów pływających (pływaków) operowało na Wiśle w okolicach Chełmna. Informacje o sześciu tego rodzaju młynach w źródłach pisanych na Drwęcy pojawiają się dopiero w XIX wieku, z czego po dwa w Brodnicy, Golubiu-Dobrzyniu i Gumowie, niedaleko ujścia rzeki do Wisły (D. Brykała, M. Prarat: *Rekonstrukcja rozmieszczenia młynów łodnych na Drwęcy i pomorskim odcinku Wisły w pierwszej połowie XIX w.* [w:] *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, nr 40 (2) 2018, s.71–89).

Należy również zaznaczyć, iż żegluga i spław drewna tratwami na Drwęcy skomplikował się jeszcze bardziej wskutek postanowień Kongresu Wiedeńskiego w 1815 r., kiedy stała się ona rzeką graniczną pomiędzy Królestwem Polskim a państwem pruskim. W odpowiedzi na wprowadzenie przez Prusy ceł na przewożone z ziem polskich towary Wisłą, cła nałożyło również Królestwo Polskie na towary spławiane rzeką Drwęcą. Sytuacja taka trwała kilka lat (wojna celna pomiędzy tymi krajami stała się przyczynkiem do budowy Kanału Augustowskiego - przypis C. Wawrzyński).

Spław drewna dalej tratwą Wisłą do Gdańska nie był już tak problematyczny, jak na Drwęcy, ale i tak trwał co najmniej 4-5 dni, a do Elbląga 6-7 dni. Jednak przy niesprzyjającej pogodzie i niskiej wodzie pokonanie tych tras tylko od Torunia mogło potrwać nawet 2-3 tygodnie (J. von Pannewik: *Das Forstwesen von West - Preußen in statistischer, geschichtlicher und administrativer Hinsicht*, Berlin 1829, s. 87).

Drwęca – jej przebieg i okolice znajdowały się w granicach państwa pruskiego.

Pomiary Drwęcy rozpoczęto już w 1797 r, a w 1798 przeprowadzono niwelację. Pomiary wysokościowe od Józefata do ujścia tej rzeki do Wisły dokonał w 1797 r. Vogt, obecny inspektor budownictwa w Węgorzewie, a od Józefata do jeziora Drwęckiego przeprowadził wspólnie z Petersonem, inspektorem budowlanym z Bydgoszczy. Nachylenie uśrednione od jeziora Drwęckiego do Józefata podczas misji specjalnej wynosiło 111 stóp, 4 cale i 6 linii (34,96 m)

Od Józefata do Wisły wynosi 107 stóp, 1 cal i 1 linie (33,6 m), a więc na całej długości rzeki, od Jeziora Drwęckiego do zbiegu z Wisłą, która ma 32 mile (241 km), całkowity spadek wynosi 218 stóp 6 cali i 2 linie (68,6 m), który jest tak nieproporcjonalnie rozłożony wzdłuż koryta rzeki, że ilość wody w jej górnej części ma bardzo małą prędkość, chociaż w niektórych miejscach jest tak duża, że brzegi bywają znacznie nadwyrężone, a zatem rzeka musi meandrować, aby osiągnąć stabilizację. Aby zwiedzić obszar Drwęcy, komisarze różnych władz prowincji, którzy od zmarłego ministra von Schorotter otrzymali bardzo krótki czas, musieli dołożyć wszelkich

starań, aby przeprowadzić niwelacje i zdążyć opracować plan. Na początku maja były jeszcze nocne przymrozki, łąki były częściowo zalane od 1 do 1 i ½ stopy (0,3-0,5), woda pokryta cienką warstwą lodu, przez którą trzeba się było przebijać pieszo, przez co często trzeba było chodzić po wodzie całymi dniami, aby dotrzymać obietnicy bycia gotowym do połowy czerwca.

Wyżsi rangą komisarze spotkali się w połowie czerwca 1798 r., częściowo w Ostródzie, częściowo w dole rzeki Drwęcy (.....)

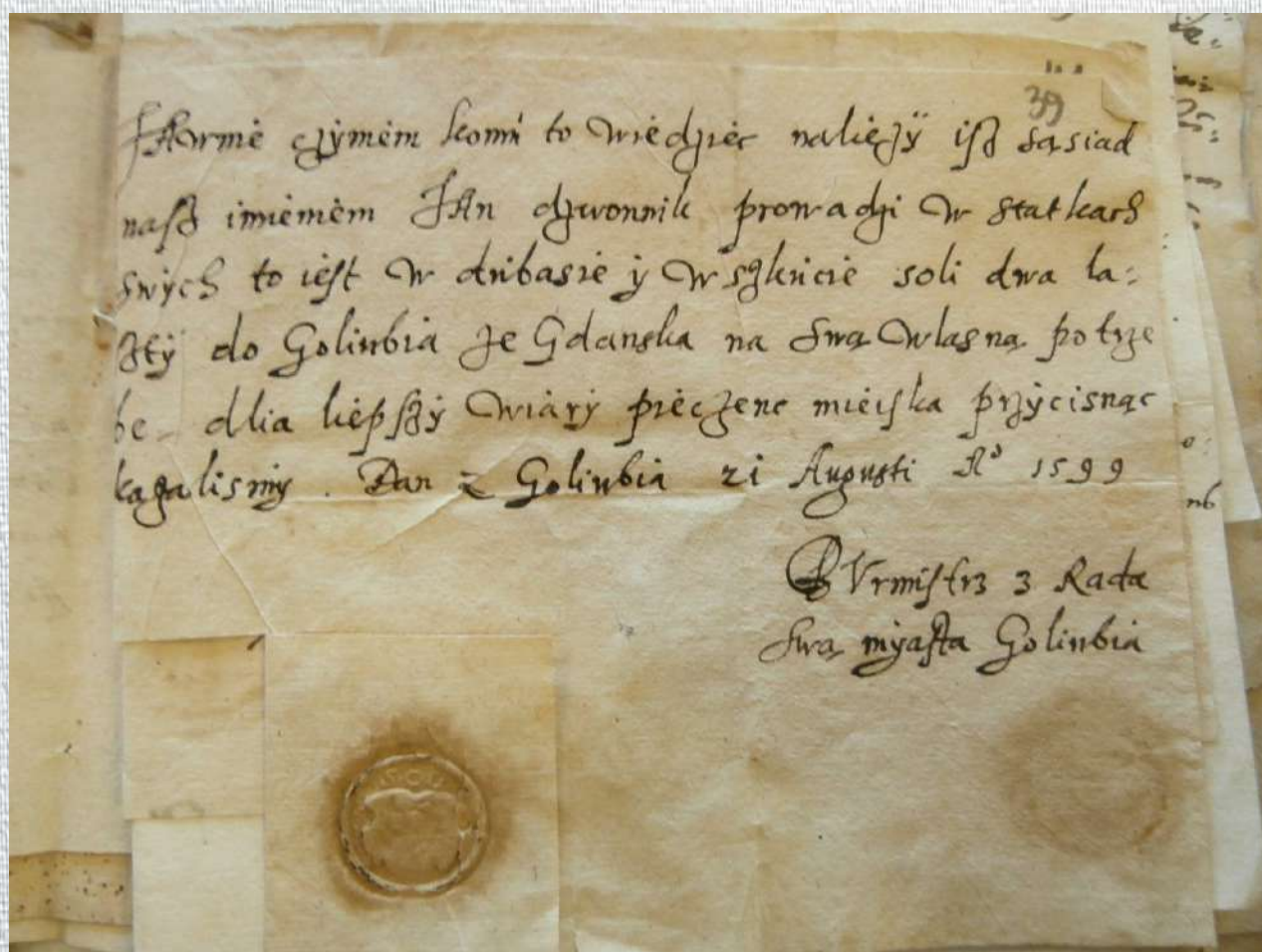
Po wykonaniu lokalnych pomiarów i odbyciu próbnego rejsu po rzece barką odrzańską, w czasie którego zlecono mi odnotowanie wszelkich obiektów utrudniających żeglugę, wspólnie zadecydowano uregulować koryto rzeki dla żeglugi, i co uwzględniono w planie z korzyścią dla państwa. W Golubiu, Brodnicy, Nowym Mieście Lubawskim i Ostródzie miały zostać ustanowione prawa składu (solne i żelazne), co było szczególnie ważne dla regionu w górze rzeki.

Ponadto kupcy powinni mieć możliwość tworzenia składów zboża, aby można je było stamtąd wysłać. Szczególną uwagę zwrócono również na możliwość właściwej i opłacalnej wysyłki drewna poprzez spływ. Te ustalone zasady dały korzystny efekt dla budżetu państwa, przy czym rodzi się wątpliwość, czy zysk z kapitału, który ma przynieść taryfa, może i powinien być brany pod uwagę.

W celu dalszej obserwacji rzeki i aby móc oprzeć na niej niezbędne plany, potrzebne do tego wodowskazy z poziomami zostały natychmiast zainstalowane pod moim specjalnym nadzorem i połączone ze stałymi punktami pomiarowymi, a mianowicie: - we młynie w Lubiczu, na górnej i dolnej wodzie; - przy mostach w Ciechocinie, Golubiu, Brodnicy, Kurzętniku, Nowym Mieście Lubawskim, Bratanie, Rodzonym, Gierłozie i Samborowie.

Instalacja tego poziomowania została wykonana 10 lipca 1798 r. o godzinie 12 w samo południe, w tym samym czasie, a lokalne władze policji obserwowały i natychmiast rejestrowały niezbędne dane.

Pale wodociągowe lub wodowskazy (po holendersku: Peil) mają ważny cel (...) Kontynuując powszechne obserwacje poziomu wody i wykonując coroczne skale poziomu wody i uśredniając je dla stu lat, otrzymalibyśmy wspaniały historyczny opis naszych akwenów, a nasi następcy nie zajmowałiby się wtedy hipotezami i domysłami o obniżeniu i wzroście wód itp. Będzie to tym bardziej wykonalne, że te same wiadomości i dzieła są obecnie istotne dla wojska, nawet podczas wojny i we wrogim kraju, a barbarzyńskiego niszczenia archiwów prawdopodobnie już nie należy się obawiać, jak wcześniej (...)



Pokornie czyniem komu to wiedzieć należy iż sąsiad nasz imieniem Stephan Śliosarz prowadzi w statku swym ze

Gdańska do Golubia na swój własny użytek soli pół łasztu [1 łaszt to 1880kg] dla lepszy wiary pieczęć miejska

przycisnąć kazaliśmy w Golubiu 13 Juli 1599r.

Burmistrz z Radą swą miasta Golubia.

69
68

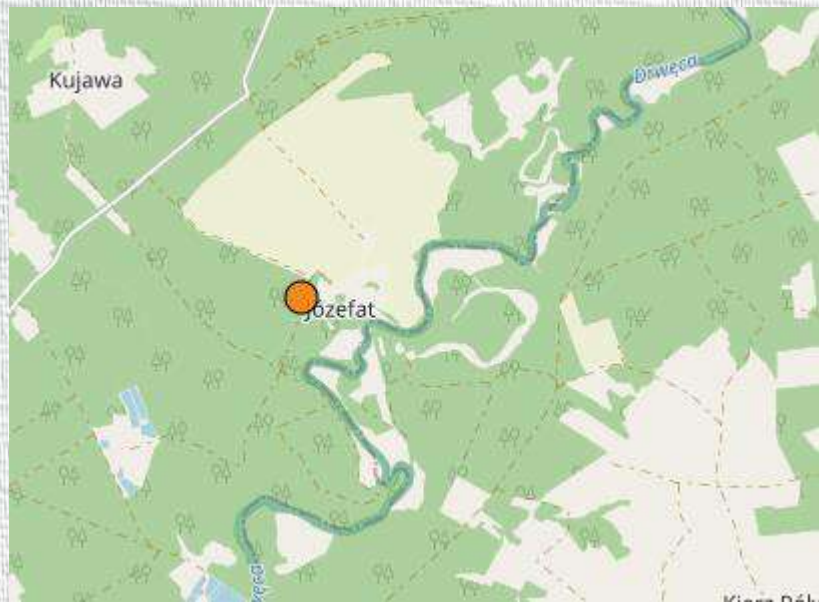
Oznajmiam komu to wiedzieć należy iż prowadzi
dzi w statku swym Jan Dzwonnik soli pół łasztu
ska pół łasztu na własną potrzebę. Za naszego
pana Lasoty Działyńskiego pana mego o co
proszę żeby była wolno przepuszczone. Dan
z Sokolowa 19 Augusti Anno 1599

Józef Dombrowsky

Oznajmiam, komu wiedzieć należy, iż prowadzi w statku swym Jan Dzwonnik soli pół łasztu (1 tona - tysiąc kg, pół 900 kg) na własną potrzebę. Za naszego pana Lasoty Działyńskiego pana mego o co proszę, żeby był wolno przepuszczone. Administrator z Sokolowa 19 sierpień 1599 r.

Józef Dombrowsky

Jan Dzwonnik i Stephan Śliosarz to byli przewoźnicy golubscy którzy mieli swoje statki dubasy którymi pływali aż do Gdańska i przewozili zboże, artykuły rolne, skóry zwierzęce, drewno, wyroby rzemieślnicze. z Gdańska przywozili przyprawy korzenne, materiały krawieckie, sukna, jedwabie, m. in. sól , smołę, ryby morskie, śledzie w beczkach itp.



Jan Kozłowski właściciel folwarku w Józefacie w roku 1755 nie przepuszczał flisaków płynących Drwęcą do Wisły. Starosta Golubski po mediacjach zmusił Jana Kozłowskiego do zaprzestania tego procederu.

Drwęca jako największy dopływ Wisły poniżej tamy we Włocławku, posiada duży potencjał przyrodniczy, w tym ichtiofaunistyczny. W latach pięćdziesiątych XX w. w Drwęcy notowano 35 gatunków ryb i minogów, a jedynie pstrąga tęczowego można było uznać za gatunek obcy. Na tej podstawie do niedawna Drwęca uznawana była za rzekę o najwyższym wskaźniku naturalności ichtiofauny w Polsce

Drwęca od stuleci znana była jako miejsce połowu cennych gospodarczo gatunków ryb i minogów. Jednymi z pierwszych publikacji opisujących występowanie ryb w tej rzece są prace Rzączyńskiego (1721, 1742, za Fedorowiczem 1966). Historyczne źródła obok gatunków typowo rzecznych wymieniają szereg gatunków wędrownych wstępujących z Bałtyku na tarliska do Drwęcy jak: jesiote, łosoś, troć, minóg rzeczny i certa (Cios 2007, Radtke i inni 2015). Rzeka pełniła istotną rolę w gospodarce rybackiej całego systemu wiślanego, a jeszcze w drugiej połowie ubiegłego wieku, w środkowym i dolnym biegu rzeki prowadzone było rybactwo zawodowe (Backiel 1964, Jokiel 1983).

GWIAZDOR



Dnia 14 stycznia 2024 r. z Agnieszką Bajerowską i Mirką Pławińską złożyliśmy wizytę u „Zahara” młodego Ukraińca z Krzywego Rogu /aktualnie mieszkającego w Polsce, to już nasza druga wizyta/.

Warto było zobaczyć „ZAHARA” jak się cieszył z otrzymanych prezentów. Dziękuję darczyńcom.

Myślę, że „zajaczek” będzie też miłym naszym prezentem dla ZAHARA.

ROCZNICE

30

Rocznica śmierci inż. Jana Tomusiaka - 12.01.1994 r.

30

rocznica obrony Technikum Melioracji Wodnych przed likwidacją - 1994 r.

50

rocznica rozpoczęcia robót w Iraku przez Zjednoczenie Budownictwa Wodnego i Melioracji w Toruniu - 1974 r.

50

rocznica nadania „Honorowego Członka SITWM” majorowi inż. Wacławowi Kryńskiemu na XXII Zjeździe Delegatów w Białymstoku - 1974 r.

60

rocznica zdobycia I miejsca przez Oddział Toruński na XVIII Zjeździe SITWM – 1964 r.

90

rocznica urodzin inż. Erazma Chojeckiego 15 lipiec 1934 r.

80

rocznica urodzin mgr inż. Włodzimierza Zajączkowskiego - 13 grudnia 1944 r.

CIEKAWOSTKI

Łódź pasażerska "Katarzynka" powstała w 1955 roku w stoczni w Budapeszcie jako jedna z szalup ratunkowych statku pasażerskiego „Mazowsze”. Pierwszy rejs na Wiśle w Toruniu odbył się w 1969 roku.

Co ciekawe Katarzynka rok później została upamiętniona w znanym filmie Marka Piwowskiego pt. "Rejs", do którego część zdjęć była kręcona właśnie w Toruniu.



.....Pierwsi inżynierowie byli

Meliorantami, architektami i konstruktorami
urzędzeń wojskowych.....”

„Melioranci stworzyli systemy
systemy kanałów, umożliwiające byt najdawniejszych
cywilizacji w dolinach rzek .

Takim specjalistą był babiloński gugaldu ,
czyli inżynier wodny.....”

L. Sprauge de Camp.

Copyright by Mirosław Zajączkowski

Wszystkie prawa zastrzeżone. Biuletyn jest dziełem twórcy.

Żadna część nie może być reprodukowana jakimkolwiek sposobem

– mechanicznie, elektronicznie, droga fotokopii, itp. bez pisemnego zezwolenia twórcy

15.01.2024 r. TORUŃ