Jak Kanał Augustowski zmienił puszczę i żyjących w niej ludzi...

Praca na konkurs
„Historia utrwalona na starej fotografii”

Augustów 2011

Kanał Augustowski został zaprojektowany, by towary z Polski mogły omijać port Gdański, w którym Niemcy zarządzili tzw. cło zaporowe. Jednak jego budowa zakończyła się w czasach, gdy Gdańsk nie był już zależny od Niemców i można było przez niego spokojnie importować towary. Kanał nie był już potrzebny. Ponieważ utrzymanie kanału nie było tanie, zaczęto szukać sposobu, by zaczął on przynosić zyski…

Ponieważ wokół rozciągała się wspaniała Puszcza Augustowska, a zapotrzebowanie na drewno było bardzo duże, zaczęto wykorzystywać kanał jako drogę transportu tegoż surowca.

Odmieniło to w sposób zdecydowany oblicze lasów i życie mieszkańców. Po roku 1852 coraz intensywniej wyrąbywano puszczę.

Na rabunkową gospodarkę leśną zwrócił uwagę memoriał augustowskiego gubernatora cywilnego w 1862 roku, skierowany do Warszawy i zatytułowany „Ogólny Pogląd na Kanał Augustowski i jego Użyteczność w Potrzebie.”

„Orylka rozkwita tutaj na dobre, odkąd wykopano Kanał Augustowski. Stała się ratunkiem dla ludzi, okropnie w naszych stronach biedujących.
(…) Zimą głód zaglądał w oczy, a zima trwała długo,
w nieskończoność. Wtedy las dawał nadzieję na dotrwanie
do wiosny. Chłopi szli w gęstwę z siekierami i kładli sosny pokotem.
Piękne drzewa były, strzeliste, w pniach potężne, aż żal brał je ciąć.”

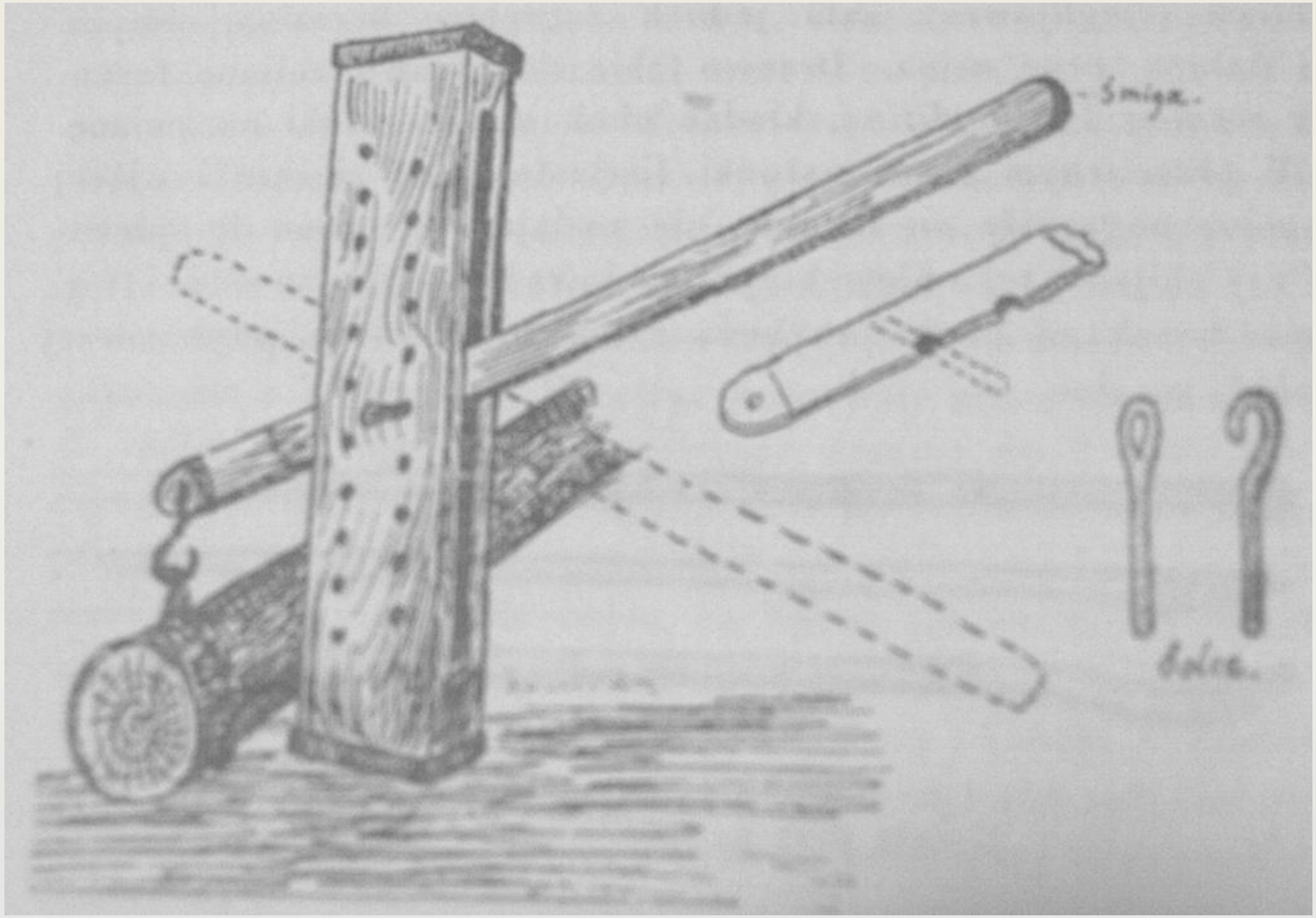




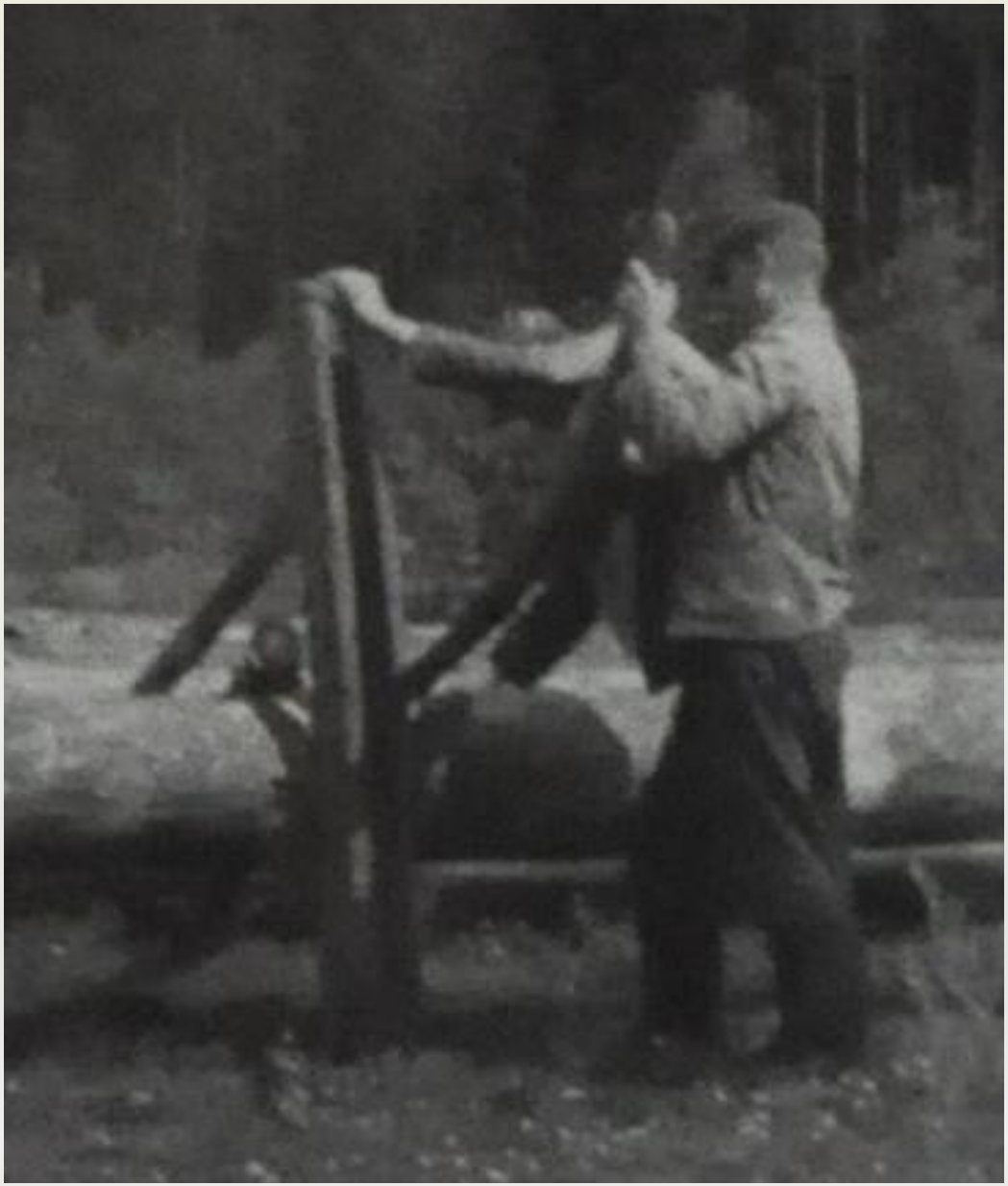
„ Spław „chojowego”, czyli sosnowego, i „jeglijowego”, czyli świerkowego drzewa nie istniałby w tych okolicach, gdyby nie Kanał Augustowski.” Spławiano także znaczne ilości brzóz i olch.

„ Dawniej, kiedy wreszcie nadchodziła wiosna, a umowa była już spisana, zaczynała się orylska mordęga. Jeszcze na długo przed świtem kobiety szykowały jadło, garnki i przyodziewek, a mężczyźni cały ten majdan ładowali na fury, dorzucali bosaki i siekiery, zaprzęgali konie i wyjeżdżali na tydzień, dwa…”

Spław drewna Kanałem Augustowskim dawał zatrudnienie dla większości okolicznych mieszkańców, którzy pracowali przy ścince, na tratwach, na holownikach oraz w tartakach.



„Do potężnych grubych kloców służy specjalny przyrząd tzw. *lada,* przy pomocy której jeden człowiek da radę włożyć kloca na wóz czy na sanie. Lada jest to rodzaj dźwigu, z dwóch pionowych belek z otworami na wylot w dwa rzędy na zmianę, w które przetyka się żelazne pręty, na których pracuje specjalna *śmiga*, spełniająca rolę właściwego dźwigu.”



Pracownicy z ladą.

Zdjęcie przedstawiające załadunek dłużyc na wóz przy pomocy lady



Rozładunek dłużyc z wozu konnego przy użyciu t. zw. lady

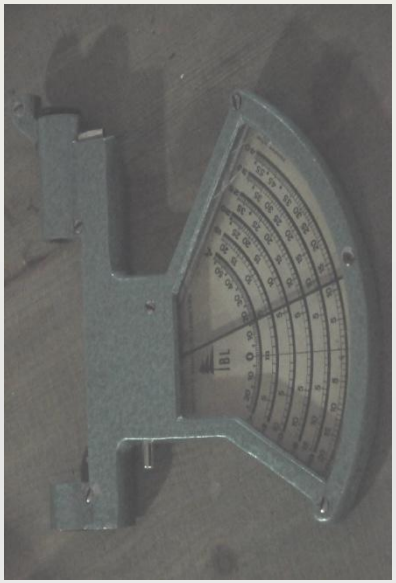


Szkolenie pracowników Nadleśnictwa Serwy w zakresie ścinki drzew – 1949r.

„Wybrane do spławu drzewo w lasach zwożone jest na obszerny, równy, dostępny od strony wody plac, zwany bindugą. Miejsce na bindugi obierano tam, gdzie w pobliżu były większe cięcia lasu, przeznaczonego do spławu. Gromady drzewa na bindugach nazywano reje i mówi się wtedy, że „drzewo leży na rejach”, znaczy na gromadach”





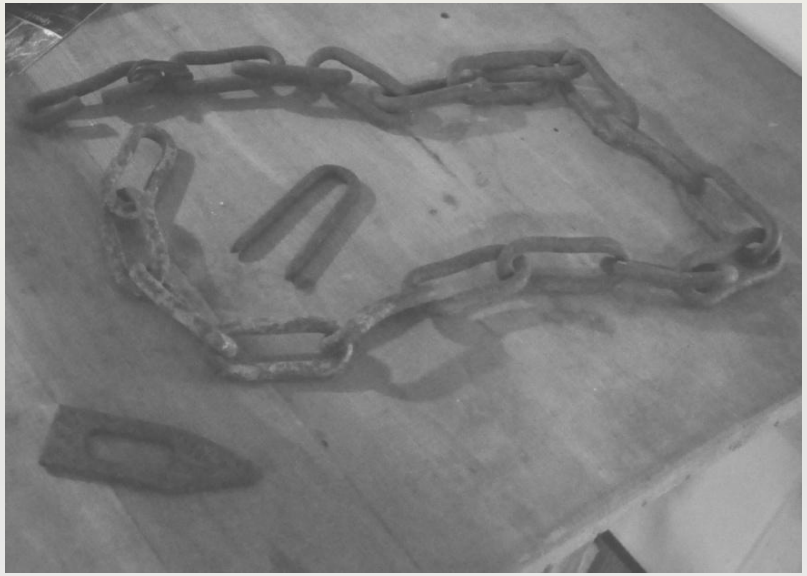


Narzędzia używane przy ścince drzew. (Od lewej) przyrząd służący do oznaczania dłużyc (dłużyce - przygotowane do spływu ścięte drzewa), narzędzie do mierzenia grubości drzewa oraz (trzecie) do mierzenia jego wysokości.

„ Na bindudze oryle zabierali się do zbijania tafli. Brodząc po pas w wodzie, spinali w oborach dłużyce w poprzek drewnianymi palami zwanymi ramionami. W te ramiona wbijali ciesielskie kołki, żeby tafle się dobrze trzymały. Ale i tak wszystko zależało od trasy.”



Pręty, których używano do zbijania tratew.

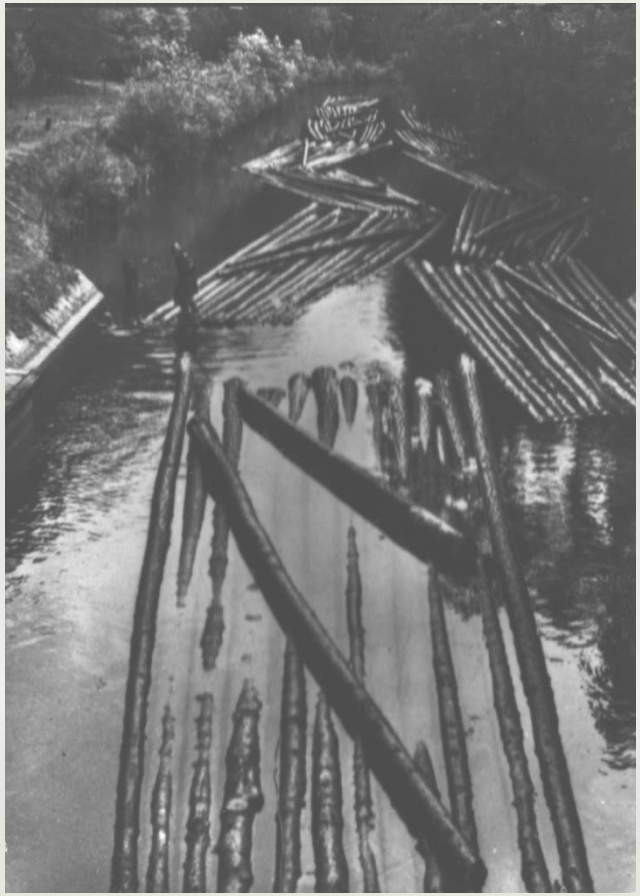


Łańcuch, którego używano do spinania tratew przed *wprowadzeniem żelaznych prętów.*

Spis Bindug na terenie Kanału Augustowskiego działających w 1960r.

Odległość od rzeki Biebrzy (km)	*Nazwa Bindugi*
14	*Binduga Sosnowo*
37	*Binduga Dwory*
43	*Binduga Wysokie*
46	*Binduga Stanowisko*
47.5	*Binduga Swoboda*
50.6	*Binduga Hancewicza*
54	*Binduga Żyliny*
60.2	*Binduga Paniewo*
61.6	*Binduga Krzywe*
64.8	*Binduga Olchowo*
65.9	*Binduga Jazy*
68,7	*Binduga Mikaszówek*
70,2	*Binduga Sosnowo*
73,5	*Binduga Lelak*
75,3	*Binduga Tartak*
76,8	*Binduga Kudrynki*
77,1	*Binduga Kielmin*

„(…) zimą ludzie rąbali sosny i zwozili je na bindugi, ale cały czas leśni wypatrywali wiosny, kiedy Kanał i jeziora uwolnią się z lodowej skorupy. Woda stawała się wybawieniem, szansą na letni, lepszy zarobek. Skrzykiwali się oryle z Mikaszówki, Rygola, Rudawki i Płaskiej.”



„Sama czynność przygotowywania tratew nazywa się *zbijanką* (od zbijania kloców gwoździmi w szerokie pasy). Czterech robotników z narzędziami na bindudze przy zbijance – to *warsztat*. Do staczania kloców do wody szykują najpierw *legary*,
z gładkich cieńszych kloców".

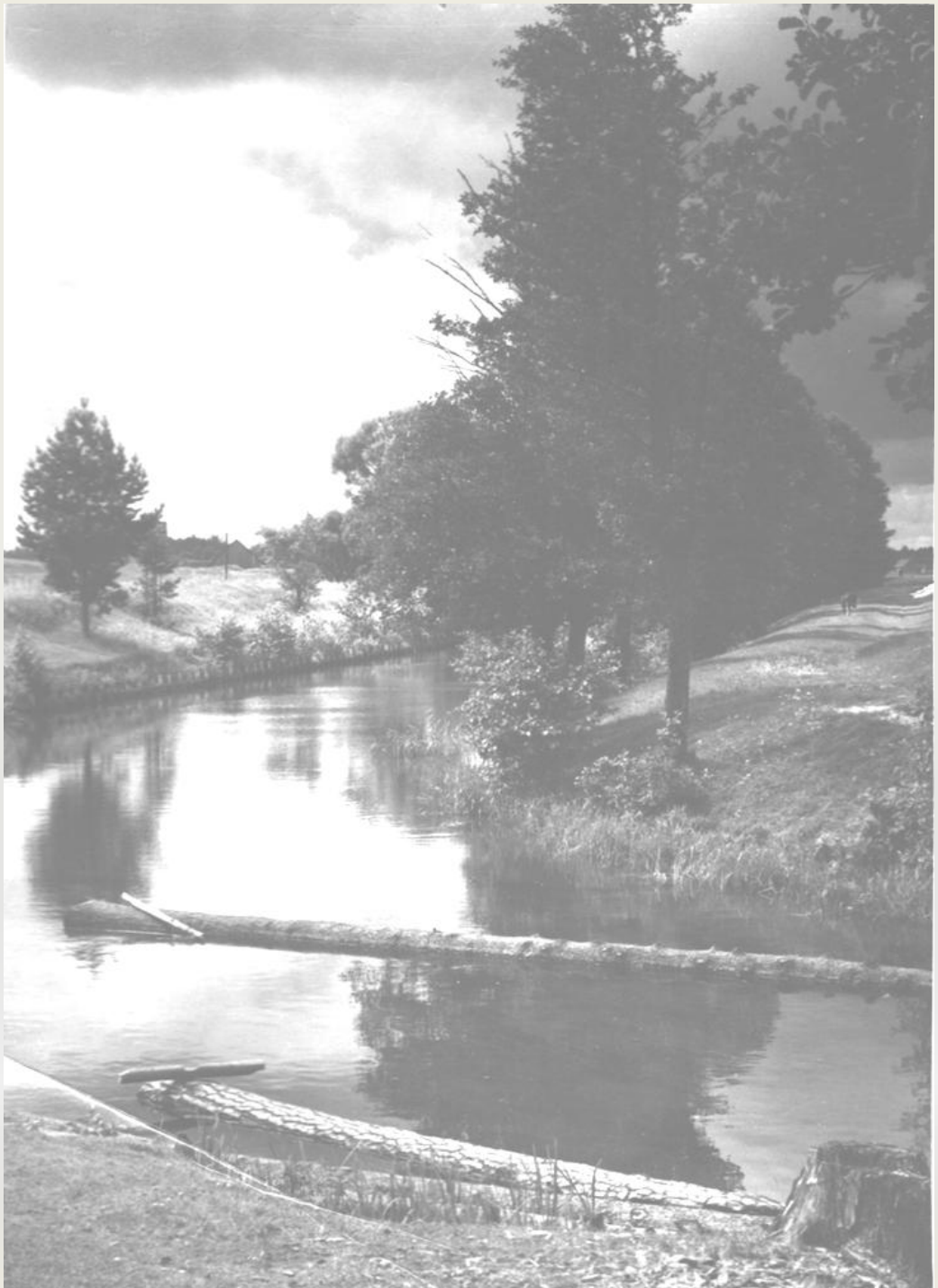
„Drzewo z bindugi spuszczają na wodę do tzw. *obory*, którą szykuje się naprzeciw leżących *„rejów"* drzewa. Obora to jakby pływająca Zagrodna wodzie, to miejsce, skąd wychodzą na szersze wody gotowe już tratwy".

„Taflę nazywa się część tratwy ze zbitych kloców pojedynczych – na całą ich długość".

„ Po wykonaniu powyższych prac robią na tratwach budy, czyli sezonowe siedziby dla oryli".

„Cała *tratew* składała się z sześciu *pasów*, każdy pas ma jedenaście *tafli* w co wliczone *głowa (początkowa tafla)* i *cal (końcowa tafla)* . Jeden pas posiada przeciętnie do 132 sztuk drzewa – kloców okrągłych, kompletna więc tratwa posiada około 792 sztuk".

Wylot Suchej Rzeczki do Kanału Augustowskiego: tu zbijano tratwy w tafle (z prawej Sucha Rzeczka).



Z początku transportowano drewno przy użyciu siły ludzkiej lub końskiej…

„(…) Ojciec do tratwy przywiązywał jeden koniec liny, a drugi do uprzęży końskiej. Moim zadaniem było prowadzenie konia, który w ten sposób ciągnął dłużyce. Musiałem stale pilnować, aby zwierzę nie zboczyło z holownika, to znaczy: ze specjalnej ścieżki biegnącej wzdłuż kanału i brzegów jezior. Ci co nie mieli konia, zarzucali na barki własnoręcznie szyte szleje i sami ciągnęli tratwy.”



Ścieżka holownicza przy kanale,
którą prowadzono konie.

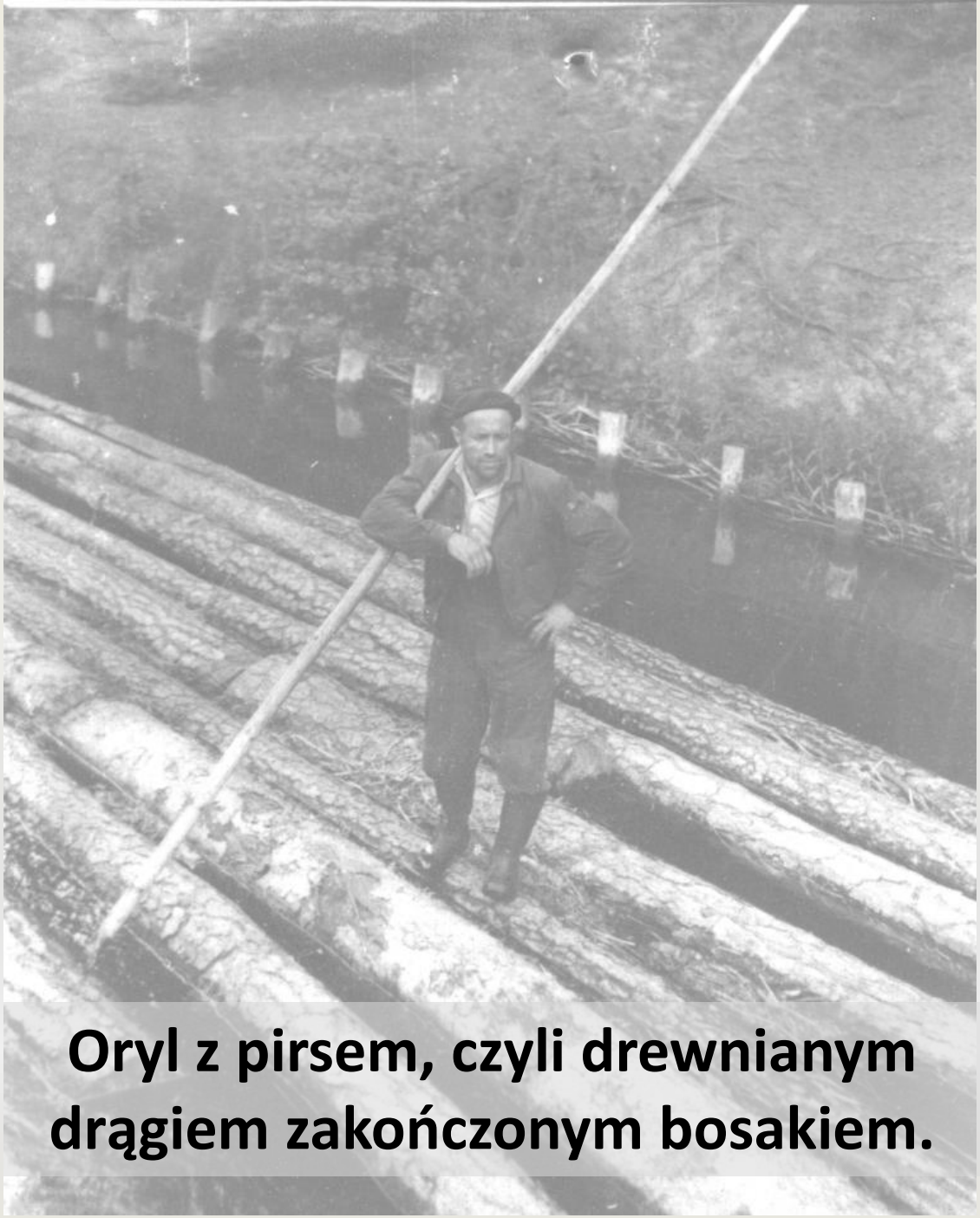
Oryle, popularniej zwani flisakami, pracowali na tratwach. Starając się, by omijały one mielizny i nie rozpadały się na zakrętach. Żeby być flisakiem wystarczyła karta pływacka. Oryle również śluzowali – ręcznie wciągali i wypychali drewno przez śluzy. Na czas śluzowania 3 pasy drewna łączyło się w jeden pas. Flisacy mieli swój barak w Jazach, oraz między Sosnówką, a Mikaszówką.

„Na postojach tratew w pobliżu lasów oryle niejednokrotnie zbierali jagody, grzyby lub dzikie owoce. Wybierano też w trzcinach jaja dzikich kaczek, zastawiano sidła i potrzaski".

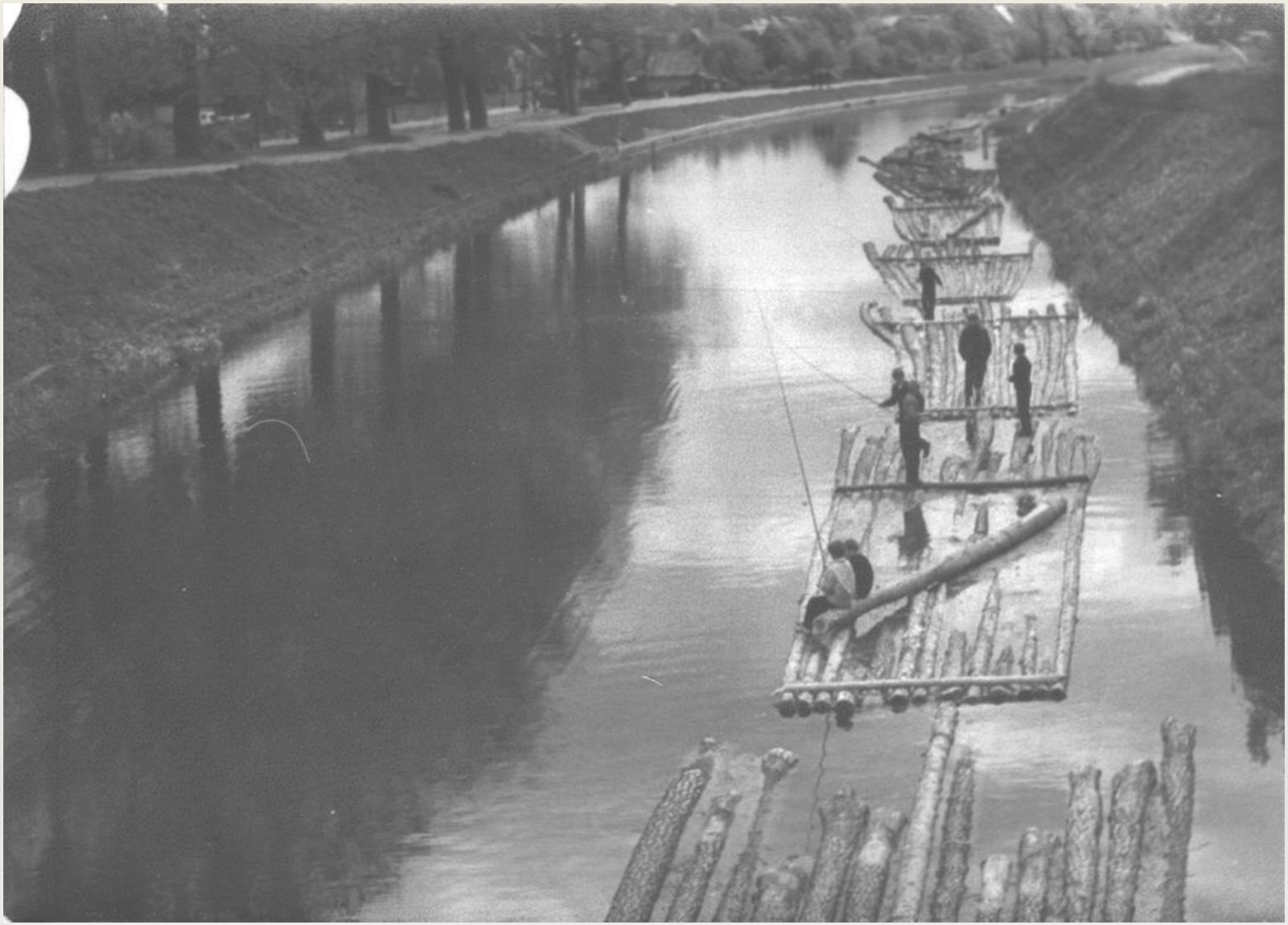
„Retmanił ten, co orylkę uprawiał od dawna i przewyższał doświadczeniem innych. On też miał w pieczy listy i dokumenty spławne." Retman obserwował swoich podopiecznych i widział czy się nadają do tej pracy, czy nie. *Wg Pana Kapitana Głowackiego* retman miał pod sobą trzech flisaków, lecz z innych źródeł wynika, że ilość podległych retmanowi oryli zależała od wielkości ładunku.

„(…) To fach, od którego grubieją dłonie, cera robi się smagła, a muskuły tężnieją na stal. To fach dla ludzi twardych, nie bojących się ani wody i lasu, ani mrozów i upałów.”



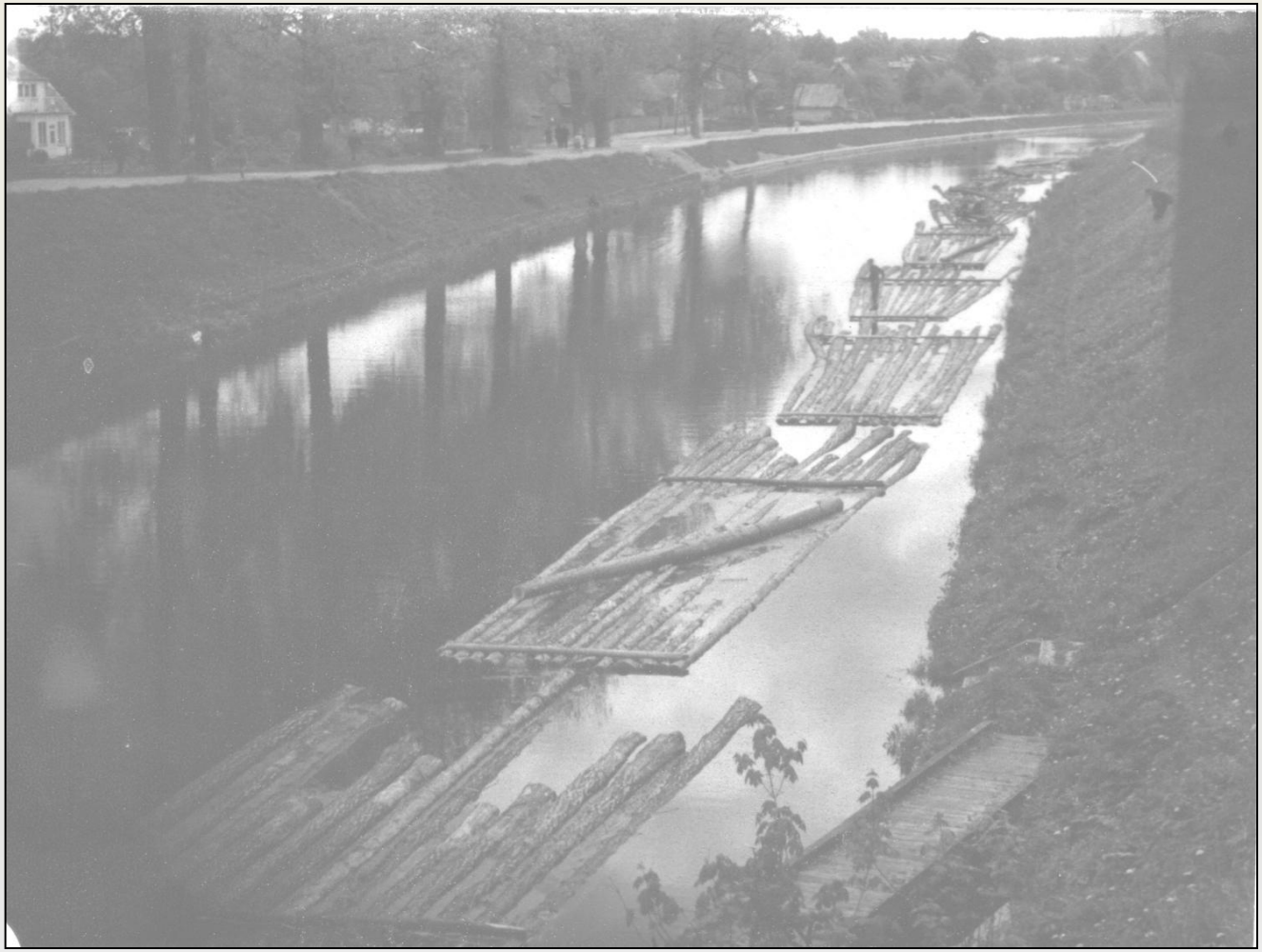


Oryl z pirsem, czyli drewnianym drągiem zakończonym bosakiem.



„(…) Nie nudziliśmy się na postojach. Grało się w karty, popijało, czasem ktoś śpiewał. Paliliśmy ogniska, czasem ktoś ze starszyzny opowiadał swoje przygody. Na noc szukało się zacisznego miejsca w krzakach, narzucało się sukmanę i… spać. Gorzej kiedy padało.”

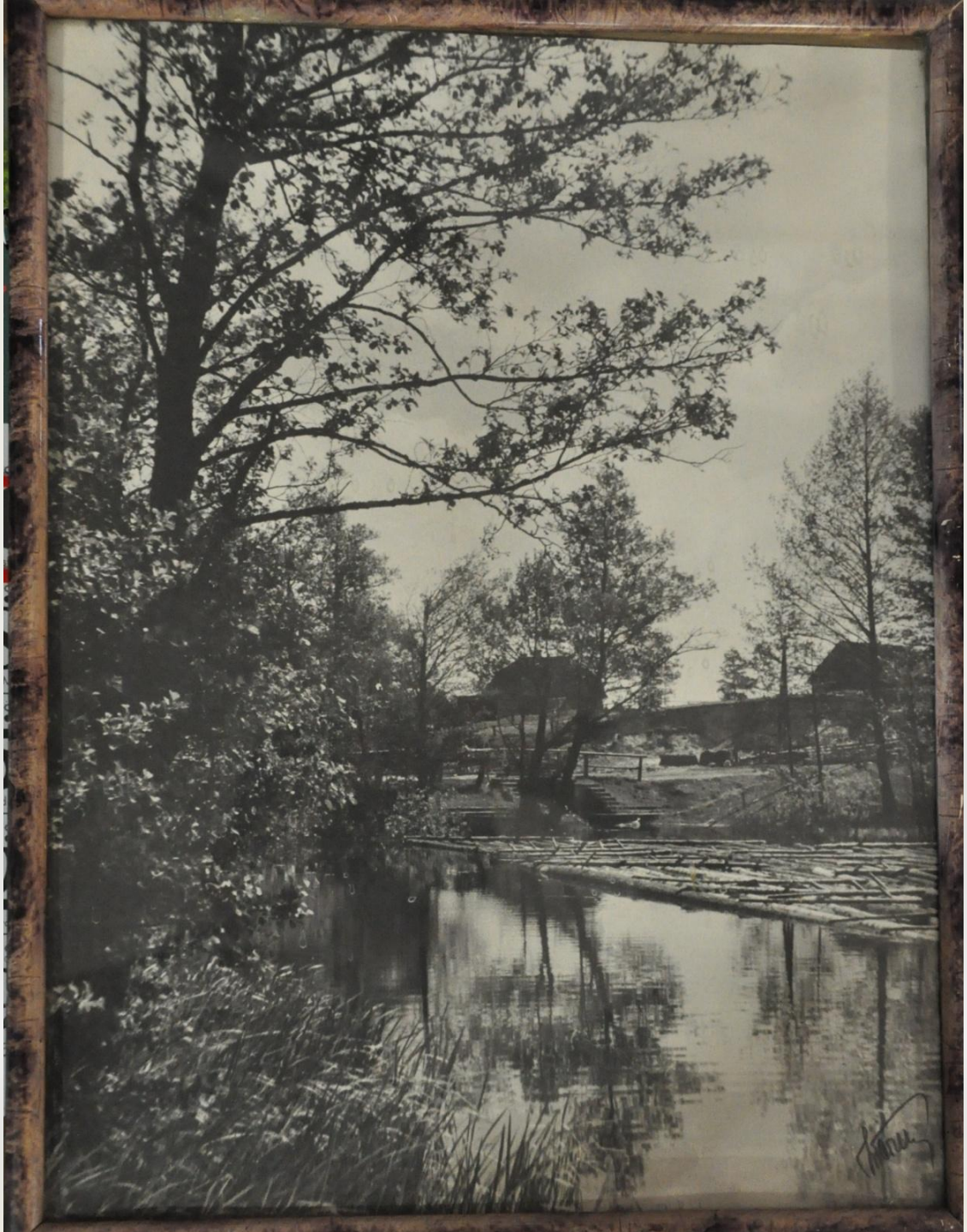
„ Gotowe tafle, czyli małe tratewki łączone szeregiem jedna za drugą, tworzyły wielką tratwę. Jej początek zwali oryle głową, środek – buchtą, a koniec – calem. Cała tratwa liczyła czasem i kilkaset metrów, ale każda z tafli nie mogła być szersza ani dłuższa od śluz na kanale. Do jednej z tafli mocowano potężne wiosło – drygawkę.”



Tratwy w dzielnicy Baraki, obok ul. Jana Pawła Lelewela przełom lat 50 i 60 (w prawym dolnym rogu powojenne schodki)



Transport pasa na kanale. Tratwy łączone za pomocą żerdzi



W latach 50-tych pojawiły się wojskowe holowniki, które znacznie ułatwiły spław, gdyż holownik mógł płynąć środkiem jeziora.

Holownik nie holował jednego transportu, bo mu się to czasowo nie opłacało. Na przykład transportował tratwy z *Żylin* do *Swobody*. Tam zostawiał to drewno. Flisacy śluzowali je, a holownik wracał do *Żylin* po następne.
W *Przewięzi* śluzowano dwa transporty naraz a potem na przykład drewno liściaste płynęło do WDW, a iglaste „na trójkę" do tartaku.

Praca na holowniku zajmowała parę dni, więc się na nim nocowało. Załoga holownika miała stałe kwatery.

Kursy holownika trwały najdłużej 2 tygodnie, śluzowało się dwa transporty, a z bliższych bindug transport trwał tydzień, czasem 5 dni. Drewna holowało się bardzo dużo. W Tartacznej czekało go 20 tyś. metrów sześciennych.



„(…) Dzisiaj statki holownicze zastąpiły konie, oryle mało co się w czasie spławu napracują, najwyżej na śluzie w Paniewie.”





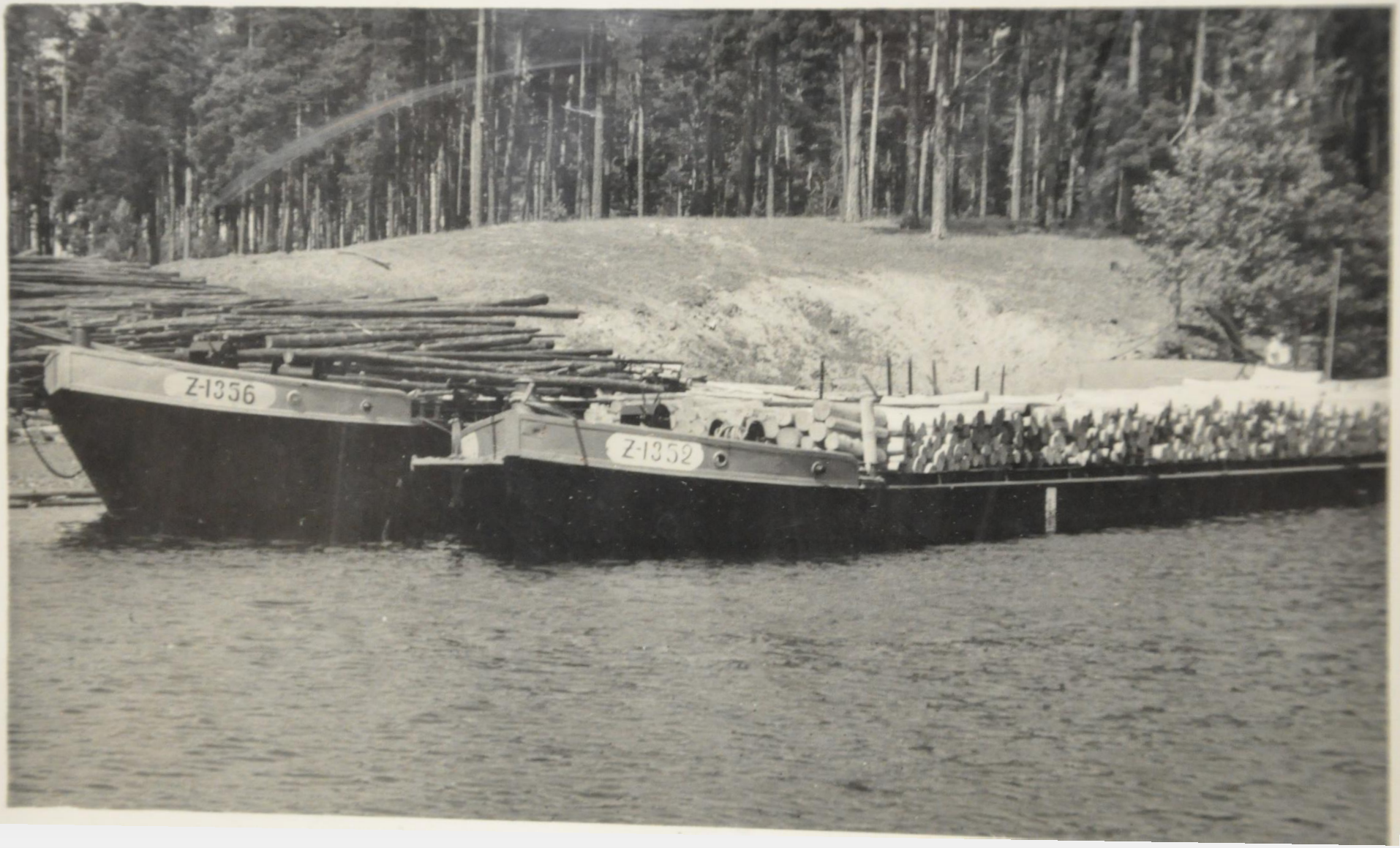
Załoga holownika „Karaś” - lata 50-te.



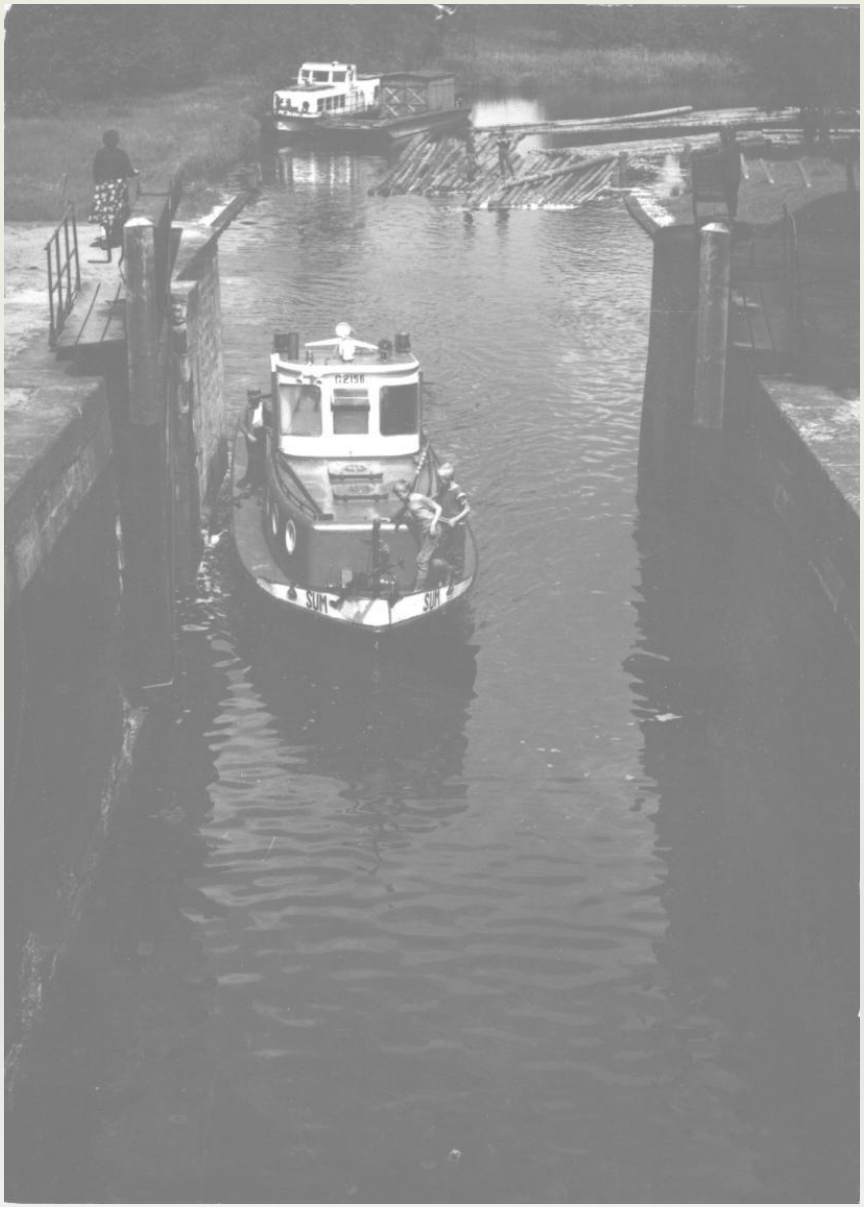
Na każdym holowniku musiał się znaleźć kapitan, który ustawiał go odpowiednio do holunku tratew, mechanik – wiadomo i marynarz, którego zadaniem było zaczepianie liny do tratew i cumowanie holowniku do brzegu.



„(…) jeszcze do pięćdziesiątego trzeciego roku konie ciągnęły tratwy. I to było wielkie osiągnięcie. A teraz oryle mają wakacje, oczywiście, w uproszczeniu.”



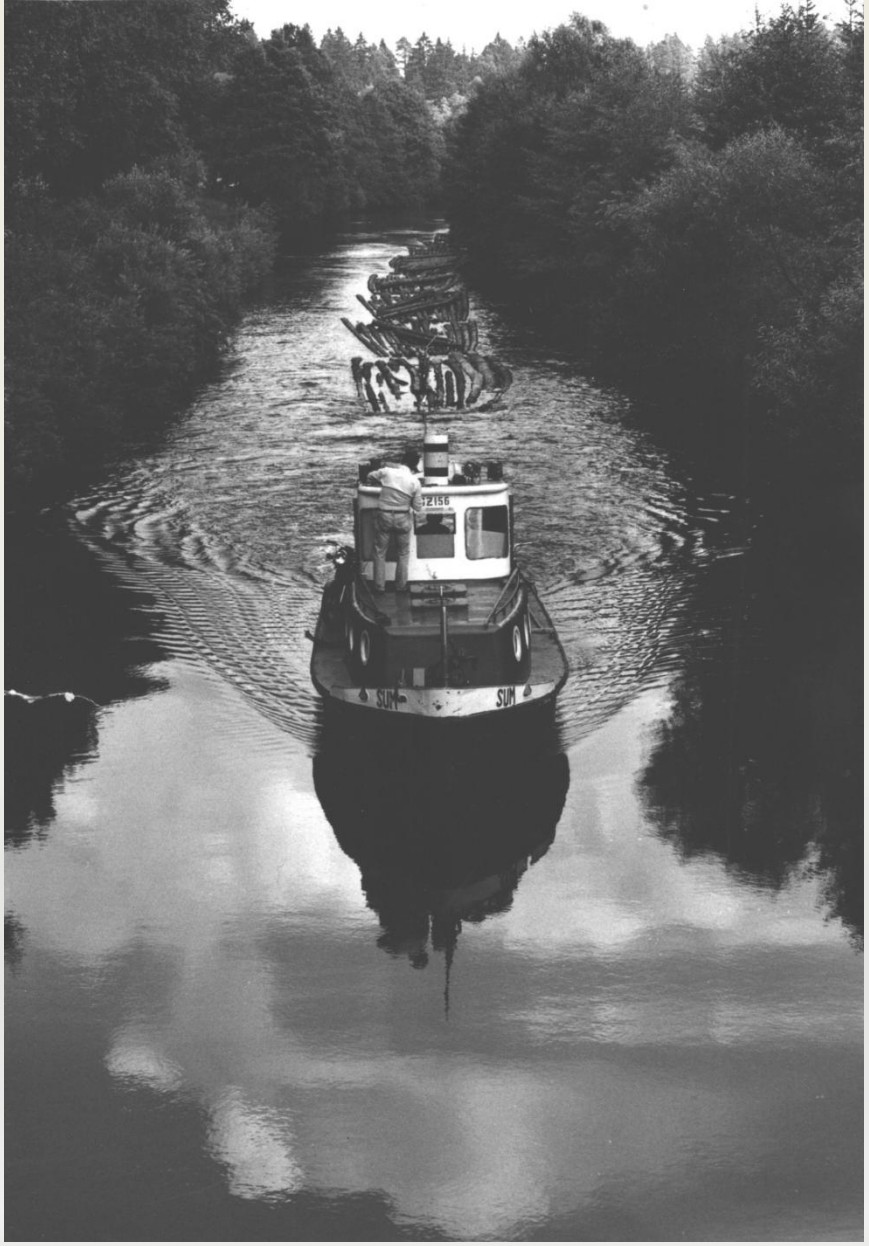
Transport barek z drewnem stosowym, płyną o wiele szybciej niż tratwy, bo nie było takiego obciążenia.



Lata 70-te XX wieku. Holownik przepływa przez Śluzę Gorczyca.
W tle statek inspekcyjny nadzoru budownictwa wodnego

Ze wspomnień kapitana Władysława Głowackiego:

Przy śluzowaniu następowały konflikty między flisakami a turystami. Flisakom zależało na czasie, bo im szybciej zaholowali, tym więcej zarobili pieniędzy. Przepuszczali oni turystów, gdy zebrała się ich co najmniej 10–osobowa grupa, co było dla nich korzystne na początku sezonu, lecz w lecie, gdy kajakarzy było wielu, musieli oni długo czekać. Tratwy za śluzowanie rozliczano centralnie, a kajaki uiszczały opłaty u śluzowego.

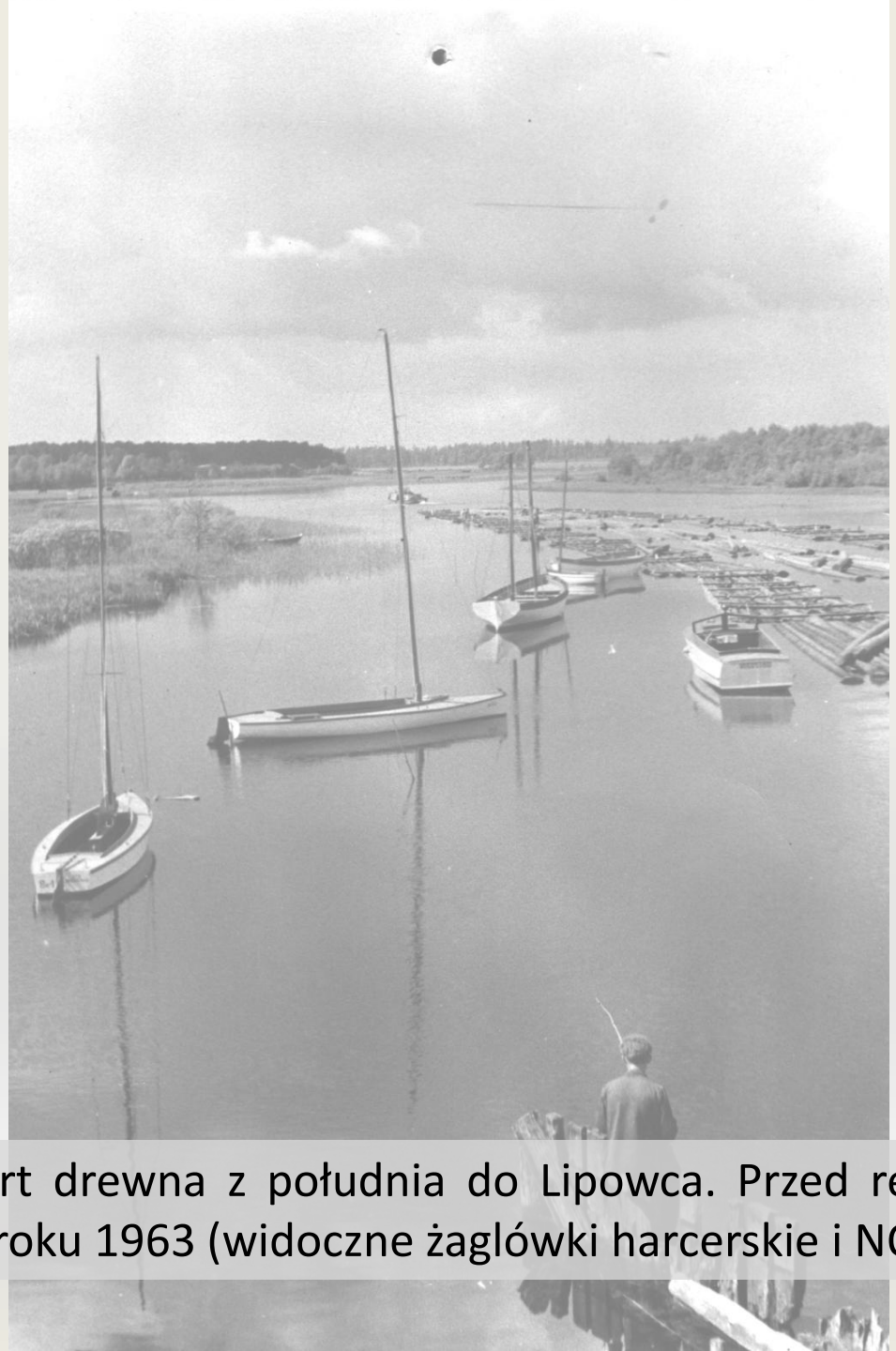


Holownik „Sum” transportuje pas na kanale. Przełom lat 60. i 70.

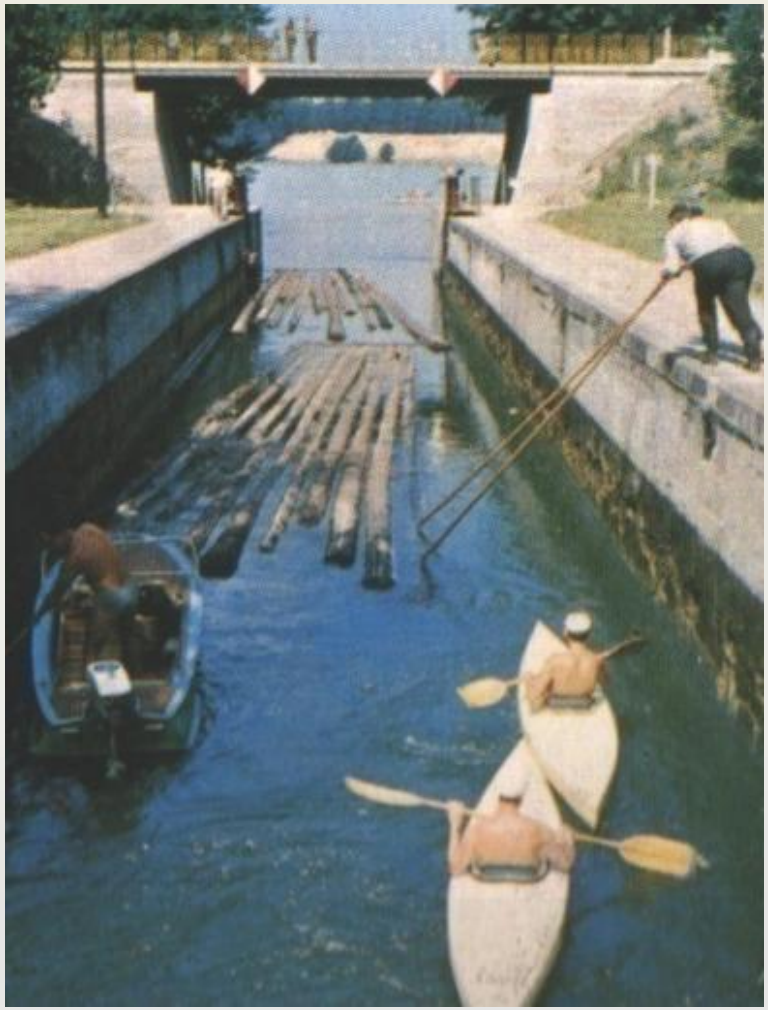


Pocztówka przedstawiająca tratwy w oborze: „Obora to jakby pływająca zagroda na wodzie, to miejsce, skąd wychodzą na szersze wody gotowe już tratwy”.





Transport drewna z południa do Lipowca. Przed regulacją rzeki w roku 1963 (widoczne żaglówki harcerskie i NORD-u)



Spław drewna stał się częstym motywem przedstawianym na pocztówkach z Augustowszczyzny







„Szła jednak za granicę brzezina, olszyna i dębina, oraz osina. Drzewo takie do spławu zbijano razem z sośniną lub jeglijiną, kładąc obok siebie sztuki na zmianę.
W przeciwnym razie gatunki liściaste, jako ciężkie
i więcej mokre pogrążały się do dna, nie nadając się same do spławu.”

„(…) Wspaniałe, kilkadziesiąt, a nawet ponad sto lat liczące drzewa nie tylko padały pod siekierą; całe połacie lasu wypalano na potaż, niezbędny składnik do wyrobu mydła, szkła, barwników. Na potażu bogacili się Panowie, co opisywał już Kochanowski…”

„(…) Handel dłużycami, początkowo niezwykle ożywiony, stopniowo zaczął upadać, gdyż Puszcza Augustowska, niemiłosiernie przetrzebiona, nie dawała już drewna, jakiego poszukiwano – o wysokich walorach budowlanych.
A drewno polskie od wieków było cenione w dalekich krajach ze swej przedniej jakości.”

Tuż po wojnie Kanałem Augustowskim spławiano około 150 tysięcy metrów sześciennych drewna rocznie. W tym około 80 tysięcy metrów przerabiał augustowski tartak pozostałe drewno było przechowywane na składnicy i stamtąd wysyłane w różne części kraju.

Na początku lat 90-tych spław ograniczono do 5-6 tysięcy metrów rocznie.

Prace przy wyrębie drzew, budowaniu tratew i ich spławianiu wykonywane były przez kolejne pokolenia mieszkańców Puszczy Augustowskiej. Gdy nadeszły nowe czasy, gdy się ta romantyczna przygoda skończyła, wielu flisaków nie potrafiło znaleźć swojego miejsca na lądzie.



Stary holownik wojskowy znajdujący się na terenie Żeglugi Augustowskiej jako eksponat muzealny.

Swoją wiedzą i wspomnieniami podczas przygotowywania tej prezentacji podzielili się z nami:

Pan Kapitan Władysław Głowacki

Pan Roman Rogoziński

Pan Tadeusz Wasilewski

Pan Wojciech Batura

Serdecznie dziękujemy za poświęcony nam czas i życzliwość.

Szczególne podziękowania
za udostępnienie fotografii przez:
• Muzealia Żeglugi Augustowskiej
Panu Sławomirowi Aleksandrowiczowi
• Panu Romanowi Rogozińskiemu
• Panu Tadeuszowi Wasilewskiemu

Bibliografia:

Chętnik Adam, *Spław na Narwi: tratwy, oryle i orylka*. Studium etnograficzne. Warszawa 1935.

Górewicz Jerzy, *Opowieść o Kanale Augustowskim*. Warszawa 1974.

Wysogląd Monika, *Płyną lasy*. „Kontrasty" 1978r. nr 11, s. 11-14.

J. Walukiewicz, *Informator dróg wodnych śródlądowych żeglownych*. Warszawa 1961.

Film Władysława Ślesickiego „Płyną tratwy" 1962r.

WYKONALI

PIOTR DENERT
I
RAFAŁ MATEUSZUK

KLASA TRZECIA
SPOŁECZNEGO GIMNAZJUM
SPOŁECZNEGO TOWARZYSTWA OŚWIATOWEGO
W AUGUSTOWIE

OPIEKA: PANI EWA ROWIŃSKA
PANI JOANNA DENERT