

Jeden dzień od Szczecina – Niederfinow

Podnośnia – cud techniki

SZOSA z Niederfinow biegnie lekkim tukiem, więc gdy dojdzie się do niej ze stacji, widać podnośnię. Góruje w oddali nad drzewami, ma sześćdziesiąt metrów wysokości i prawie sto długości. Wygląda jak nienaturalnie wielkie rusztowanie przystawione do wzgórza, przecinające szosę, wstawione do doliny.

Gdy ktoś będzie jechał z drugiej strony, górzystymi i lesistymi serpentynami powiatu Barnim, od strony Eberswalde lub miasteczka Oderberg, wyłoni się nagle zza zakrętu. Potężna, lecz nieobca, a przeciwnie – przyjazna. Nawet bardzo, bardzo przyjazna. Ma miłośników i zagorzałych fanów.

– Z mężem często tam jeździmy. Jest cudowna – mówi Eva Schuster z Uckermaerkische Bühnen in Schwedt.

Wieś Niederfinow jest niewielka, malowniczo położona nad kanałem Finow, u podnóża lesistych wzgórz, zamykających od zachodu rozległą dolinę rzeki Odry (Oderbruch). Jej odgałęzienia – Stille Oder, Alte Oder, Muker i inne – przypominając,



Nowa podnośnia w budowie. Widok z szosy pod podnośnią szarą.

Fot. Bogdan TWARDOCHELB

gdzie przed wiekami miała swe naturalne koryto, tworzą tu tzw. wewnętrzną deltę Odry. Jednak nie ona zwabia 150 tysięcy turystów rocznie, lecz podnośnia.

Obok niej powstaje nowa, większa podnośnia. Mówi się, że gdy zacznie działać, ludzi przyjedzie dwa razy tyle. Cieszą się restauratorzy, których tu sporo, właściciele stateczków pasażerskich, pływających przez podnośnię, i dorożkarz, którego koń człapie cierpliwie z portu i do portu, ciągnąc wóz pełen pasażerów.

W przyszłym roku stara podnośnia skończy 80 lat. Od swych narodzin pracuje niemal bezawaryjnie, mimo że między dwiema częściami kanału Odra-Havela, z których jedna jest wyżej, druga niżej, przeniosła w tym czasie dziesiątki tysięcy statków. Zanim ją zbudowano, działały śluzy. Między Szczecinem a Berlinem statki pływały wówczas znacznie dłużej.

Podnośnia jest wielka, misterna i piękna. Można na nią wchodzić, patrzeć z wysoka na barki, pchacze i jachty podpływające do niej, a potem windowane to w górę, to w dół. Można w pobliskim porcie wsiąść na stateczek „Freiherr von Münchhausen” i na jego pokładzie wpłynąć w sam środek podnośni, w owo wielkie,



Serpentyna ścieżki prowadzi do platformy widokowej.

Fot. Bogdan TWARDOCHELB

żelazne rusztowanie, w żelazną wannę długą na ponad 82 metry i szeroką na 12 metrów.

Stateczek zostanie przycumowany, poziomy wody wyrównane, burta wanny zamknięta i maszyna ruszy: 4300 ton żelaza wjedzie w ciągu pięciu minut 36 metrów w górę (albo zjedzie w dół).

o handel. Problemem były owe wzgórza, owe czterdzieści metrów.

Wymyślono śluzę. Gdy na początku XVI wieku powstał kanał Finow, łączący Odrę i Havelę, trzeba ich było zbudować jednocześnie.

W czasach Fryderyka Wielkiego, który ujarzmił (tzn. regulował) Odrę, powstał nowy, szerszy kanał. Został otwarty w czerwcu 1746 roku i miał siedemnaście śluz. Przechodziły przez nie statki z solą, drewnem, zbożem. W 1906 roku osiągnął maksimum przepustowości.

Dlatego 1 kwietnia 1905 roku cesarz Wilhelm II podpisał ustawę o budowie „drogi wodnej Berlin – Szczecin dla statków o dużej nośności”. Był to czas, kiedy rozbudowywano porty w Szczecinie i Berlinie. Kanał uruchomiono w 1914 roku. Miał tylko pięć śluz. Z czasem kolejki przed nimi stały się jednak niemiłosiernie długie. Postanowiono zastąpić śluzę podnośnią. Zaczęto ją budować w 1927 roku.

Okolice Niederfinow, jak i cały Oderbruch, to bagna i torfy. Dwa i pół roku budowano same fundamenty. Osadzono je na betonowych palach, wbitych sprężonym powietrzem aż do nośnych piasków, dwadzieścia metrów w głąb bagien. Potem wylano betonowe dno o grubości czterech metrów, długości prawie stu metrów i szerokości trzydziestu metrów. Na tym powstawała podnośnia. Wchłonęła 72 tys. metrów sześciennych betonu i żelbetu oraz 18 tysięcy ton stali. Elementy stalowe, odlewane także w szczecińskiej firmie Gollnow und Sohn, połączono tysiącami nitów. Tu nie jest spawane.

Kto widział (a widziało wielu) ten wie: podnośnia jest piękna (i zgrabna). Pomalowana na kolor siwawy, ma barwy deszczu i powietrza. Latem, gdy świeci słońce, dostosowuje się do słońca, zimą do śniegu i lodu, jesienią wtapia się w szarość i pluchę.

Idzie się na nią stokiem wzgórza, serpentyną ścieżki i wchodzi na platformę, będącą jednocześnie nabrzeżem szerokiego kanału, którym dopływają tu wody Haveli.

Druga część kanału, niosącego wody Odry, jest o długość podnośni dalej i czterdzieści metrów niżej. Obie części łączy podnośnia, wielkie rusztowanie, a dokładniej ogromna żelazna wanna, która jest wewnątrz. Mieszają się w niej

wody obu rzek, winduje statki w górę i w dół.

(Na marginesie: kanał, który łączy Havelę z podnośnią, poprowadzono szczytem wzniesień. Na zachód od Niederfinow, pod Eberswalde, krzyżuje się on z linią kolejową Szczecin-Berlin. Nie płynie jednak pod torami, jak na rzekę przystało, lecz nad torami. Pasażerowie pociągów Szczecin-Berlin na ogół nie wiedzą, że w okolicach Eberswalde przejeżdżają pod kanałem. Siedząc w wagonach, mają go nad głowami, a bywa też, że nad głowami mają statek, jeśli akurat płynie).

Jak działa podnośnia? Mówią, że prosto. Patent jest stary, z 1922 roku. Sprytni budowniczowie wykorzystali prawa mechaniki ze szkolnych podręczników, systemy przeciwwag, kół, obciążników na stalowych linach, mimośródów, rygli zabezpieczających.

Wprawia się to w ruch przy pomocy stosunkowo niewielkich silników na prąd stały, a potem – można powiedzieć – maszyna działa sama. Jest mniej więcej tak, że ważąca kilka tysięcy ton wanna z wodą i statkiem sama winduje się do góry i w dół.

Nowa podnośnia też będzie zintegrowana z pejzażem, z życiem wzgórz i doliny Odry. Uzgodniono to w czasie projektowania z mieszkańcami, przyrodnikami i architektami krajobrazu. Od początku zresztą założenie było takie, że ma ona być atrakcyjna i dla przezoźników, i dla zwiedzających. „Im mniej ingerencji w naturalny krajobraz – napisano – tym więcej korzyści dla wszystkich”.

Na szczycie nowej podnośni, w poprzek, zostaną zbudowane trzy mosty widokowe, z których będzie można zajrzeć do jej wnętrza, na przestrzał, dokładnie zobaczyć, jak wędrują statki.

Kolory dobrano tak, żeby wizualnie wtapiała się w krajobraz. Będzie szaro-błękitna, a tylko



„Freiherr von Münchhausen II” wpływa w paszczę podnośni.

Fot. Bogdan TWARDOCHELB

fragmenty, które mają przyciągnąć uwagę, będą żółte.

Gdy rozpoczynano jej budowę, był problem ze starą siłownią, stojącą na jej terenie. Można ją było rozebrać, a urządzenia posłać na złom.

Zdemontowano siłownię, cały budynek, wszystkie urządzenia. A potem przeniesiono na nowe miejsce, trzysta metrów dalej, i zrekonstruowano. Z detalami, agregatami, prądnicami, starymi lampami, z których farba jak się łuszczyła, tak się łuszczy, ze stolikiem obsługi, kaloszami, szafka

na ciuchy, popielniczką. Jest, jak było, co można zobaczyć.

O parę kroków bliżej działa nowoczesne multimedialne centrum informacyjne i edukacyjne, w którym prezentowana jest nowa podnośnia, zasady jej działania, modele, ekonomiczne rachunki. Można się tam na przykład dowiedzieć, że Berlin, w którym są trzy miejskie porty (Südhafen, Osthafen i Westhafen), będzie miał dzięki niej lepsze połączenie ze Szczecinem, „swoim portem morskim” – jak napisano. Rozpoznawalnym symbolem szczecińskiego portu jest tu elewator Ewa.

Podnośnię w Niederfinow zna wielu szczecinian i mieszkańców Nadodrza, a zwłaszcza załogi barrek, pływających między Szczecinem a Berlinem. Zdecydowana większość z nich jest z Polski.

Piotr zna podnośnię na wylot i nie umie mówić o niej bez entuzjazmu. Ze znajomymi z Urzędu Transportu Wodnego i Żeglugi Śródlądowej w Eberswalde zwiędzał ją kiedyś dokładnie. Wie nawet o tym, że do prawidłowego działania stalowego kolosa, potrzebne są małe akacyjne kołki.

Otóż do kei górnego kanału mocuje się tymi kołkami deski, służące jako odbojnice statków. Można by zastosować materiały nowocześniejsze, trudniej ściernalne? Nie można. Podnośnia jest zabytkiem, więc ma być tak, jak było na początku, czyli akacyjne kołki i już.

I bardzo dobrze.

Z podnośni wpływa właśnie „Freiherr von Münchhausen”. Po chwili wpływa do niej „Andromeda”, barka ze Stepnicy. Burta wanny się zamyka, zaczyna się ślizgowanie. Ludzie patrzą na widowisko.

Ponad 4 tysiące ton żelaza i wody idzie w dół, prawie bez szelestu, niemal w ciszy, więc tu mówi się prawie szeptem. A liny wewnątrz metalowego rusztowania są naprężone...

Można stać i patrzeć. Stać, gapić się i patrzeć... Nic więcej.

Bogdan TWARDOCHELB

Do Niederfinow można pojechać samochodem. Pociągiem ze Szczecina do Eberswalde, a stamtąd albo pociągiem w stronę Frankfurtu nad Odrą (pierwsza stacja to Niederfinow), albo autobusem 916 (kierunek: Liepe) sprzed dworca i pod samą podnośnię. Folder i objaśnienia są w Niederfinow także po polsku.

Artykuł napisany w ramach stypendium dziennikarskiego Fundacji Współpracy Polsko-Niemieckiej.