

Wyspa wpuszczona w kanał

27 września 2013

Mieszkając w Londynie, niejednokrotnie zapewne mijaliśmy wąskie smukłe barki cumujące na Tamizie albo w odchodzących od rzeki kanałach. Niektóre z nich wyglądają, jakby latami nie były odcumowywane od pomostów, a niektóre jak pływające ogrody albo wręcz parki. W niektórych miejscach jest ich tak dużo, że trudno zliczyć.

Obecnie to wspomnienie po tym, kiedy barki – dzisiaj w 95 proc. mieszkalne – były jednym z podstawowych środków transportu w głąb lądu i z głębi lądu, towarów przypływających na statkach dalekomorskich i na nich odpływających.

Oczywiście system dróg wodnych nie ogranicza się jedynie do Londynu. Kanałami można przepłynąć nawet do Szkocji i Walii. Teoretycznie do Szkocji, a nawet do Morza Północnego można przepłynąć nawet z Gliwic...

HISTORIA WODNEJ DROGI

Na długo przed powstaniem drogowego systemu komunikacyjnego Londynu głównym środkiem transportu były statki pływające po Tamizie. Już w 1197 r. nastąpiły pierwsze próby jego regulacji, kiedy to Corporation of London kupiło od Ryszarda I prawa do używania Tamizy. Natomiast w 1510 r. Henryk VIII zaczął przyznawać przewoźnikom rzecznom specjalne licencje pozwalające na wykonywanie usług transportowych na Tamizie. W 1555 r. angielski parlament powołał specjalną instytucję do kontrolowania ruchu na rzece – Company of Watermen and Lightermen. Do budowy systemu kanałów i śluz było jednak jeszcze daleko.

Dopiero czasy wiktoriańskie i rewolucja przemysłowa spowodowały, że powstał system, który praktycznie działa do dziś. W zamyśle system kanałów biegnących w głąb lądu był tworzony do transportu węgla, żywności i innych towarów. Na

przykład jeden z budynków przy stacji King's Cross, obecnie budynek Muzeum Kanałów Londyńskich, był kiedyś magazynem lodu, do którego dostarczano ten produkt właśnie barkami. Sam magazyn zbudowany został w 1862 r.

Wraz z rozwojem doków w Londynie zaczęła rozwijać się infrastruktura wód śródlądowych. Najlepiej zachowanym pomnikiem świetności transportu wodnego w stolicy Wielkiej Brytanii jest obecnie Limehouse Basin. W nim dokonywano przeładunku towarów ze statków pełnomorskich na małe barki, które dalej transportowały je w górę rzeki. Od czasu rewolucji przemysłowej w XVIII w. niewiele się zmieniło w krajobrazie Limehouse. Może jedynie to, że teraz większość barek jest ładniejsza i bardziej zadbana – przestały one wozić węgiel, a zaczęły być prawdziwym domem dla wielu londyńczyków. Z tego okresu pochodzi też jeden z najstarszych kanałów brytyjskich, wybudowany w 1761 r. Bridgewater Canal. Przez lata władzę nad drogami wodnymi sprawowało wiele instytucji i przedsiębiorstw. W końcu w zeszłym roku dokonano kolejnego i jak na razie, wydaje się, ostatecznego podziału.

Obecnie systemem dróg wodnych w Wielkiej Brytanii zarządzają dwie organizacje: Scottish Canals na terenie Szkocji oraz Canal & River Trust na terenie Anglii i Walii.

MARYNARKA „SZUWAROWO-BAGIENNA”

Przed rewolucją przemysłową barki rzeczne były napędzane siłą wiatru lub siłą mięśni. Takie barki z żaglami można spotkać jeszcze na Tamizie, np. w Dokach Świętej Katarzyny przy Tower Bridge. Są dużo szersze od „narrowboats” i mogą śmiało wypływać na przybrzeżne wody morskie. – Barki były w Anglii dwojakiego rodzaju: długie i bardzo wąskie – do żeglugi kanałami, w których są śluzy. Z racji niewielkiej szerokości ich stateczność nie jest wystarczająca do żeglugi na fali, krótko mówiąc: nie powinny się kołysać – mówi Adam Kantorysiński, wieloletni kapitan żaglowca Fryderyk Chopin. – Drugi rodzaj to barki używane do transportu w ujściach rzek,

np. Tamizy. Te z kolei miały znaczną szerokość, gdyż nie były ograniczone szerokością kanału lub śluzy. Duża szerokość nawet przy niewielkim zanurzeniu dawała im znaczną tzw. dzielność. Załadowane miały wystarczającą stateczność, aby uprawiać nawet żeglugę przybrzeżną, czyli mogły wychodzić z rzek, aby morzem przy brzegu przejść do innego portu – dodaje.

Małe, wąskie barki są dużo dłuższe od żaglowych barek rzecznych i napędzane – jak przystało na efekt rewolucji przemysłowej – przez silniki parowe. Jako paliwa początkowo używano węgla albo drzewa. W wieku XX zaczęto stosować silniki spalinowe, a za paliwo służył olej napędowy. W różnych miejscach kanałów można spotkać specjalne barki oferujące zaopatrzenie w każdy możliwy rodzaj paliwa – są to mobilne „stacje benzynowe”. Zaletą mieszkania na barce jest oczywiście jej mobilność. Tylko od sternika zależy, gdzie akurat będzie nasz dom. Może to być centrum Londynu, alternatywny Camden Canal czy urokliwe Henley. Oczywiście można popłynąć dalej w górę rzeki, kanałami w głąb lądu i cieszyć się wolnością właścicieli „white cottage”.

W Londynie mają swój początek najważniejsze drogi wodne biegnące w głąb lądu. Tutaj zaczynają się Grand Union Canal, Regent's Canal czy Lee Navigation, które z kolei łączy się z terenami ostatniej olimpiady oraz stadionem olimpijskim.

Kanały na Wyspach miały mniej świetlany rozdział w swojej historii w momencie, gdy zamykano doki londyńskie w latach 60. ubiegłego wieku. Jednak stan ten nie trwał długo i już po prawie dekadzie kanały i rzeki zaczęły się znowu ożywiać dzięki entuzjastom.

ŚWIETLANA PRZYSZŁOŚĆ

O ile rozwój przemysłu morskiego uśpił londyńskie doki na wiele lat, a wschodni Londyn był miejscem, do którego raczej nikt nie zapuszczał się z własnej woli, o tyle sieć kanałów angielskich nie zasypiała nigdy. Barki, jak pływały w XVIII

w., tak pływają do tej pory. Zmienił się jedynie charakter „towaru”. Kanały w części londyńskiej są cały czas remontowane, a tereny przybrzeżne rewitalizowane. Najmłodszym projektem, który jest właśnie finalizowany, jest odbudowa stacji King's Cross, St. Pancrass oraz terenów wokół. Teoretycznie kanały Wielkiej Brytanii są połączone z resztą Europy, a można powiedzieć, że nawet z rzekami w Polsce, zatem możliwa jest podróż barką z Europy do Londynu. – Taka podróż jest teoretycznie możliwa – mówi kapitan Kantorysiński. – Odra jest uregulowana aż do ujścia i połączona kanałami z rzekami zachodniej Europy. Istnieje stała żegluga barkami do Niemiec, Holandii, Francji. Można się tą drogą dostać do Renu i wyjść w Rotterdamie, do Marny, a następnie Sekwany i wyjść w Hawrze, do Loary aż do Nantes na Zatoce Biskajskiej, a nawet do Rodanu i popłynąć na południe, do Marsylii – opowiada Kantorysiński. – Istnieje w Holandii i Belgii cała sieć kanałów dla niedużych jednostek, którymi można się dostać do Dunkierki lub Calais. Stąd jest już „żabi skok” do Londynu.

Na morzu nie zawsze są fale i cierpliwy doczekać się może na czas, gdy nawet małą łódką przepłynie do Londynu – kończy z lekkim uśmiechem swoją wypowiedź.

Podróż to nęcąca i być może w końcu znajdzie się śmiałek, który ją odbędzie. A skoro już dopłynie do Londynu, co szkodzi, żeby popłynąć dalej, do Szkocji, i z drugiej strony wyjść na Morze Północne?

Brytyjczycy podchodzą do żeglugi śródlądowej bardzo poważnie i w przeciwieństwie do innych krajów nie dość, że naprawiają stare kanały, to planują budowę nowych: Fens Waterways Link oraz Bedford and Milton Keynes Waterway.

Zatem „żeglarzy szuwarowo-bagiennych” czeka w Wielkiej Brytanii świetlana przyszłość.

Autor: Piotr Dobroniak

Źródło: [eLondyn](#)