

KARTA ZGŁOSZENIA JEDNOSTKI NA FESTIWAL LOARY 2015

Informacje o armatorze i historii jednostki: WANDA

Vot re bateau / Your boat

Imię i nazwisko armatora <small>Nom/Name</small>	Wacław Witkowski
Typ i klasa łodzi <small>Type/Class</small>	Replika wiślanej szkuty z XV / XVI wieku
Rok budowy <small>Année de construction/Year of building</small>	2010
Materiały <small>Matériaux/Material</small>	Drewno dębowe
Projektant <small>Architecte/Designer</small>	Wacław Witkowski
Stocznia <small>Chantier/Shipyard</small>	Tartak Witkowsky w Rychłowicach k/Wielunia
Port macierzysty <small>Port d'attache/Home port</small>	Wieluń
Takielunek <small>Gréement/Rig</small>	jednomasztowiec
Rodzaj żagla / Powierzchnia żagli <small>Surface de voile/Sail area</small>	Rejowy ok. 24m ²
Napęd <small>Propulsion</small>	<input checked="" type="checkbox"/> Żagle <input type="checkbox"/> Wiosła <input checked="" type="checkbox"/> Silnik <small>Voiles/Sails Avirons/Oars Moteur/Engine</small>
Moc silnika <small>Moteur/Engine</small>	2 X 25KM
Historia jednostki, krótki opis <small>Histoire, label/History, label</small>	<p>W 2009 roku archeolodzy z Państwowego Muzeum Morskiego w Gdańsku dokonali sensacyjnego odkrycia. W Czersku koło Warszawy wraz z wolontariuszami fundacji „Ja Wisła” i lokalnymi społecznikami, z zastępami Ochotniczych Straży Pożarnych odkopali i udokumentowali zachowany w bardzo dobrym stanie wrak drewnianego statku wiślanego. Badanie dendrologów datują użyte drewno na przełom XV / XVI wieku oraz oceniają, że statek był eksploatowany, co najmniej przez 60 lat. Twórca repliki miał niebywałą okazję uczestniczyć w badaniach archeologów akurat w momencie całkowitego odkrycia jednostki z pod wielu warstw piasku i ziemi. Jako szkutnik i drzewiarz mógł stwierdzić wiele dotychczas nieznanych i nieokreślonych szczegółów budowy jednostek, zastosowanych w niej sposobów połączeń, uszczelnienia użytych gatunków drewna, proporcji, użytych łączników itd. Korzystając z wykonanej przez archeologów dokumentacji i badań własnych sporządził dokumentację wykonawczą statku z zachowaniem proporcji odpowiadającym XV wiecznej szkucie. Ze względów praktycznych, umożliwienia transportowania jednostki transportem samochodowym bez specjalnych zezwoleń przyjął długość kadłuba 12mb, szerokość 3.00m oraz ster o długości 3, 5mb. Do rozparcia burt pod kątem 120 stopni użył tak jak w oryginale</p>

korzenie dębowe wraz z częścią pnia, jako kule (dennik). Do uszczelnienia został użyty sznur konopny smołowany z zatyczką drewnianą (zamiast pręta wiklinowego) zabita do desek dna klamerką stalową (żabką). Na uwagę zasługuje zastosowane rozwiązanie połączenia desek dna z wyłożonymi burtami. W celu zapewnienia dużej szczelności jednostki piętnastowieczni szkutnicy (cieśle) zastosowali specjalne uformowanie elementu wzdłużnicy denno-burtowej w kształcie litery „L”.

Wiślana szkuta w zasadzie jako jedyny typ statku rzeczno-górnego miała sięgający jednej trzeciej długości kadłuba ster, płetwę steru. Budowniczy repliki miał się okazać przekonany po co on taki długi był i może to wyjaśnić. Szkuta została zaprojektowana do wieloletniej eksploatacji przy zastosowaniu minimalnej załogi stałej. Załadowana towarami spływała w dół Wisły samo spławem a po oddaniu ładunku, np. zboża, soli, drewna, uzbrajana zostawała w maszt i szła w górę Wisły na żaglu rejowym (prostokątnym). W okresie lata wiatr wieje najczęściej w pod prąd (w górę wody) czyli żagiel rejowy idealnie się do tego nadawał. Jeśli był zbyt słaby lub przeciwny załoga ciągnęła jednostkę idąc brzegiem wydeptanymi ścieżkami (tralami). Jeśli właściciel szkuty był majętny do tych celów najmował konie. Wisła jest rzeką biorącą swój początek w górach. Ten typ rzeki ma intensywne, szybkie przybory wody i niestety intensywne schodzenie wody. Doświadczony retman potrafił to doskonale wykorzystać. Tak planował spław załadowanej szkuty, by „załapać się” na przybór rzeki. Powstawała w takiej sytuacji duża różnica poziomów tworzyła jakby naturalną pochylnię. Retman potrafił na takiej fali przyboru wprowadzać 100 tonową szkutę ustawić i rozpędzić do prędkości przekraczającej jeszcze raz szybkość nurtu. Taka surfująca jednostka była łatwiejsza do prowadzenia (sterowania) nurtem rzeki. Bywało, że fala przyboru była niewystarczająca, aby szkuta z nią dotarła do Gdańska. Opadanie lustra wody po takiej fali jest bardzo intensywne. Jest to czas, że rzeka szuka sobie nowego koryta (wyżyna koryto na małą wodę). Jest jeszcze „niezdecydowana”, dzieli się na wiele nurtów, tworzą się liczne przemiały. W czasie takiego stanu rzeki bardzo łatwo na przemiale o niedostatecznej głębokości dużą ciężką jednostką osiąść. Jeśli tylko rzeka „wyczuje” przeszkodę natychmiast osypuje ją piaskiem. W krótkim czasie za przeszkodą osiada się piasek, powstaje mielizna, łacha, wyspa. I aby temu zapobiec ten nietypowy bardzo długi ster wykorzystywany był jako ruchoma zastawka. Jak szkuta zatrzymała się na przemiale, ustawiano płetwę steru pod pewnym kątem w stosunku do nurtu, aby nakierować go pod dno statku. W krótkim czasie rzeka pogłębiała koryto pod statkiem i można było płynąć dalej. Pomagano sobie dodatkowo wbijanymi, okutymi drągami („harplami”), co niszczyło górny pas burtowy. Badania wraku wykazały, że musiał on być często wymieniany.

Zdjęcia
łodzi**Informacje techniczne**

Informations techniques / Technical informations

Długość kadłuba <small>Longueur de coque/Lenght of hull</small>	11,20mb
Długość całkowita <small>Longueur hors tout/Lenght overall</small>	14,70m
Szerokość maksymalna <small>Largeur/Beam</small>	2,98m
Zanurzenie bez obciążenia <small>Tirant d'eau/Draught (without carry)</small>	0,35
Wysokość prześwitu (tzn. odległość od powierzchni wody do najwyższego punktu jednostki) <small>Tirant d'air/Air draft</small>	8,50m

Wysokość masztu Hauteur du mât/Mast height	8,50
Czy maszt jest składany/rozkładany w trakcie rejsu	Tak maszt jest składany
Wysokość całkowita łodzi bez masztu Hauteur totale du bateau (sans le mât)/Total height (without mast)	2,10m
Całkowita masa Poids total/Total weight	Ok. 4 tony
Ilość pasażerów Passagers/Passengers	12 osób
Ewentualne uwagi odnośnie dźwigu do wodowania jednostki Indiquez le lieu de grutage souhaité	Dźwig min 15 t
Dodatkowe uwagi techniczne Remarque/Technical Remark	

Udział jednostki w działaniach festiwalowych

Votre participation au Festival/Your participation in the Festival

Biorę udział w pokazie sportów wodnych Souhaitez-vous participer aux animations nautiques	NIE
Biorę udział w pokazach przewidzianych przez organizatorów (parady, rejsy, pokazy) Souhaitez-vous être hébergé par l'organisation	TAK
Będę nocował na pokładzie łodzi Dormez-vous à bord de votre bateau	TAK
Moje propozycje na program z moją jednostką Propositions d'animations, autres	

--	--

Informacje o właścicielu jednostki:

Propriétaire / Owner

Imię i nazwisko właściciela <small>Nom/name</small>	Wacław Witkowski
Nazwa organizacji właściciela <small>Organization</small>	Tartak i Zakład Stolarski, Janina i Wacław Witkowsy, spółka jawna
Adres właściciela/ Ulica <small>Adresse/mailling address</small>	Rychłowice 21B
Adres właściciela/ Kod pocztowy <small>Code postal/Postal Code</small>	98-300
Adres właściciela/ Miejscowość <small>Ville/city</small>	Wieluń
Telefon <small>Tél.:</small>	43 842 86 00
E-mail <small>Email</small>	kontakt@tartakjww.pl
Witryna internetowa <small>Website</small>	
Inne informacje <small>Message</small>	

Rychłowice 24.03.2015

.....
miejscowość, data

PODPIS WŁAŚCICIELA
JEDNOSTKI LUB JEGO
PRZEDSTAWICIELA:

Wacław Witkowski