

KANAŁ ELBLĄSKI – PĘTLA ŻUŁWASKA W 7 DNI

1. TROCHĘ HISTORII	2
1.1 Kanał Elbląski	2
1.2 Pętla Żuławska	5
2. CHARAKTERYSTYKA AKWENÓW	8
2.1 Kanał Elbląski	9
2.1.1 Odcinki kanałowe	10
2.1.2 Jeziora	11
2.1.3 Pochylnie	12
2.2 Pętla Żuławska	16
2.2.1 Kanał Jagielloński	17
2.2.2 Rzeki	17
3. KANAŁ I PĘTLA W 7 DNI	19
3.1 Miłomłyn – Buczyniec	19
3.2 Buczyniec – Elbląg	26
3.3. Elbląg – Malbork	29
3.4 Malbork – Biała Góra	32
3.5 Biała Góra – Rybina	33
3.6 Rybina – Całuny	36
3.7 Całuny – Miłomłyn	39

Korzystając z wielu treści dostępnych na stronach internetowych www.petlazulawska.pl i www.zalewuwislany.pl, jak również z własnych doświadczeń, stworzyliśmy mały opis tras naszego regionu. Ma on na celu pomóc użytkownikom w bezpiecznym i przyjemnym spędzeniu czasu na wodzie. Mamy nadzieję, że tak się stanie, prosimy o sugestie i porady, tak aby opis był ciągle aktualny. Zachęcamy do odwiedzenia w/w stron, stanowią one nieograniczone źródło wiedzy o regionie i jego szlakach wodnych, tym bardziej, że są na bieżąco uaktualniane.

1. TROCHĘ HISTORII

1.1 Kanał Elbląski



KANAŁ ELBLĄSKI budzi emocje. Także ze względu na nazwę. Elbląski? Ostródzki? A może Ostródzko-Elbląski lub Elbląsko-Ostródzki.

W kwestii nazwy wyjaśnijmy od razu: obowiązuje nazwa Kanał Elbląski, wszystkie pozostałe są efektem mniej lub bardziej radosnej twórczości, a także wyrazem ambicji. Kilkanaście lat temu burmistrzowie Elbląga i Ostródy siłowali się nad brzegiem kanału w konkurencji przeciągania liny. Zwycięzca otrzymywał przywilej postawienia swojego miasta na początku nazwy kanału. Wówczas wygrał burmistrz Ostródy i przez rok kanał nosił nazwę Ostródzko-Elbląski. Tę zabawę w "wygrywanie" nazewnictwa można oczywiście urządzać z dowolną częstotliwością, ale w oficjalnych dokumentach i publikacjach (a więc i na naszym portalu) obowiązuje nazwa oficjalna: Kanał Elbląski.

Po wybudowaniu, Kanał był znany pod nazwą: Kanał Oberlandzki.

Ludzie od dawien dawna wiedzieli, że naturalne ciek wodne nadają się idealnie do transportu dużych ilości towarów na duże odległości. Dlatego wiele centrów handlowych, miejskich i innych powstawało nad rzekami, kto posiadał na swoim obszarze gęstą sieć rzek i potrafił je ujarzmić mógł czerpać z tego nie małe zyski. Do pewnego momentu rzeki wystarczały, tak było z rzeką Drwęcą, którą już Krzyżacy używali do transportu towarów.

Ten wodny szlak handlowy przynosił znaczne dochody zakonowi krzyżackiemu z tytułu opłat, jakie pobierano od przepływających tam barek, łodzi, tratw itp. Wzdłuż brzegu tej rzeki powstały liczne place składowe i przeładunkowe, zatoki postojowe, przedsiębiorstwa kupieckie itp. Tą drogą wodną spławiano dłużyce **sosny Taborskiej**, której pnie osiągały długość do 40 metrów. Nadawała się ona do produkcji masztów do żaglowców i tym samym była poszukiwana przez stocznie w Gdańsku, zwłaszcza w XVI wieku.



SOSNA TABORSKA - Drewno sosny taborskiej stanowi cenny i wartościowy surowiec, zwłaszcza do produkcji sklejk i do celów szklanych, wykorzystywane było m.in. do budowy masztów żaglowców. Wysokiej jakości drewno odznacza się na całym przekroju równomierną szerokością przyrostów rocznych, średnio około 1mm. Powolnemu przyrostowi pnia towarzyszą małe przyrost grubości gałęzi, które obumierając, odpadają wcześniej i nie wrastają głęboko w strzałę. W konsekwencji sosna taborska odznacza się zupełnym brakiem sęków wewnętrznych, co czyni to drewno wysoko cenionym. W 1900 r. na światowej wystawie w Paryżu ekotypowi sosny taborskiej, prezentowanemu pod nazwą "bois de Tabre", nadano miano najlepszego surowca sosnowego świata.

Bogate w lasy okolice Ostródy stały się przedmiotem zainteresowania kupców gdańskich handlujących drewnem. Kłopot był w tym, iż spław drewna pozyskanego z tych lasów był utrudniony z powodu odległości dzielących brzeg rzeki z miejscem jego pozyskania, mimo, że po drodze znajdowały się zbiorniki wodne w postaci jezior, a których nie można było wykorzystać z powodu braku przepływu pomiędzy nimi. Wtedy zaczęło się poszukiwanie alternatywnej drogi wodnej, pomysłów było wiele ale na drodze stał długo nierozwiązywalny problem techniczny – różnica poziomów między poszczególnymi jeziorami i około stu metrowa różnica między Hławą a Elblągiem.



W latach 20 – tych XIX wieku Zarząd Ziem Prowincji Pruskiej przeprowadził poważne analizy w kierunku aktywizacji ekonomiczno – gospodarczej powiatów ziemskich Ostródy, Morąga, Pasłęka, Hławy, Olsztyna i innych. Stało się jasne, że z powodu braku dróg bitych należy podjąć inicjatywę budowy wodnej arterii, która przejmie ciężar transportu surowców z terenów dotychczas nie posiadających odpowiednich dróg dojazdowych do Elbląga i dalej do Gdańska.

W 1825 r. elbląscy deputowani do Landtagu Prowincji Pruskiej podnieśli na posiedzeniu tego gremium sprawę budowy kanału na trasie Jeziorak – Druzno, wskazując na korzyści ekonomiczne tej inwestycji nie tylko w zakresie transportu, ale również dla rolnictwa, gdyż wyrównanie poziomów jezior na szlaku wodnym spowoduje znaczne zwiększenie areału urodzajnych łąk, których na pojezierzu brakowało. W ten sposób marzenia pierwszych inicjatorów budowy kanału Ostróda – Elbląg zaczęły przybierać realne kształty, gdyż ciężar finansowy realizacji tego przedsięwzięcia wzięto na siebie państwo i prowincja pruska. Projekt budowy tego zadania opracowano w latach 1825 – 1837 i rozwinięto w latach 1837 – 1844. Do realizacji tego zadania przystąpiono w 1844 r., którego koncepcję techniczną zmieniano w trakcie budowy, weryfikując pierwotne założenia projektu, z realizacją od 1850 r. Koszt inwestycji szacowano na kwotę około 1,5 mln talarów. Dlatego też król pruski Fryderyk Wilhelm III długo się zastanawiał, zanim zaakceptował program budowy „Oberländischer Canal”. Stało się to w latach 1837 – 1840. Do realizacji tego zadania przystąpiono w 1844 r., którego koncepcję techniczną zmieniano w trakcie budowy, weryfikując pierwotne założenia projektu, w tym rozpoczęcie realizacji od 1850 r.

Urzędnikami, którzy przyczynili do sfinansowania zadania z kasy królewskiej byli prezydent Prowincji Pruskiej von Schön, minister królestwa von Heydt, Zarząd Ziem Prowincji Pruskiej w Królewcu oraz projektant i realizator zadania inwestycyjnego **Georg Jacob Steenke**, który był twórcą koncepcji, autorem projektu, kierownikiem budowy, a później administratorem drogi wodnej. Spośród innych osób uczestniczących w projektowaniu i realizacji budowy kanału należy wymienić tajnego starszego radcę budowlanego Severina z Kwidzyna, któremu prezydent Prowincji Pruskiej von Schön polecił opracowanie projektu technicznego trasy kanału. Inną ważną osobą był tajny starszy budowlany Karl Lentze, który zdecydował m.in. o zmianie opracowania projektu na nowy, w ogólnym zarysie odbiegającym znacznie od

rozwiązania amerykańskiego. Przeróbki dokonał radca budowlany Steenke w oparciu o szkice sporządzone przez Karla Lentze.



GEORG JACOB STEENKE urodził się w 1801 r. w Królewcu w rodzinie od pokoleń związanej z morzem. Jego dziadek Gottfried Steenke, był pilotem morskim w Królewcu, natomiast ojciec Johann Friedrich Steenke był kapitanem portu w Pilawie. Pierwszym większym projektem jaki zrealizował, była zlecona przez hrabiego Keyserling, budowa Kanału Sekenburskiego łączącego rzeki Gilgę i Pregofę.

W roku 1833 został mianowany Inspektorem Grobli i Wałów na Żuławach Wiślanych i rozpoczął pracę w Elblągu, gdzie po kilku latach zainteresował go projekt budowy kanału wówczas nazwanego Oberlandzkim, łączącego Ostródę z Elblągiem. Jak podają źródła, Steenke tak zaangażował się w ów projekt, że poświęcał mu niemal cały wolny czas. Do szczęśliwej realizacji powyższego projektu niewątpliwie przyczyniły się podróże służbowe, które Steenke odbył do Anglii i Szkocji oraz Stanów Zjednoczonych, gdzie zapoznał się z działaniem między innymi Kanału Morrisa i zbudowanymi tam pochylniami. Budowę Kanału Elbląskiego rozpoczęto 28 października 1844 r., a zakończono w roku 1860.

W 1851 r. Steenke zamieszkał w miejscowości Czulpa, w pięknej posiadłości, malowniczo położonej nad jeziorem Ruda Woda niedaleko Małdyt, gdzie pełnił obowiązki najpierw kierownika budowy, a następnie administratora drogi wodnej. W 1875 r. przeniósł się ponownie do Elbląga, gdzie mieszkał do śmierci. Zmarł 22 kwietnia 1884 roku.

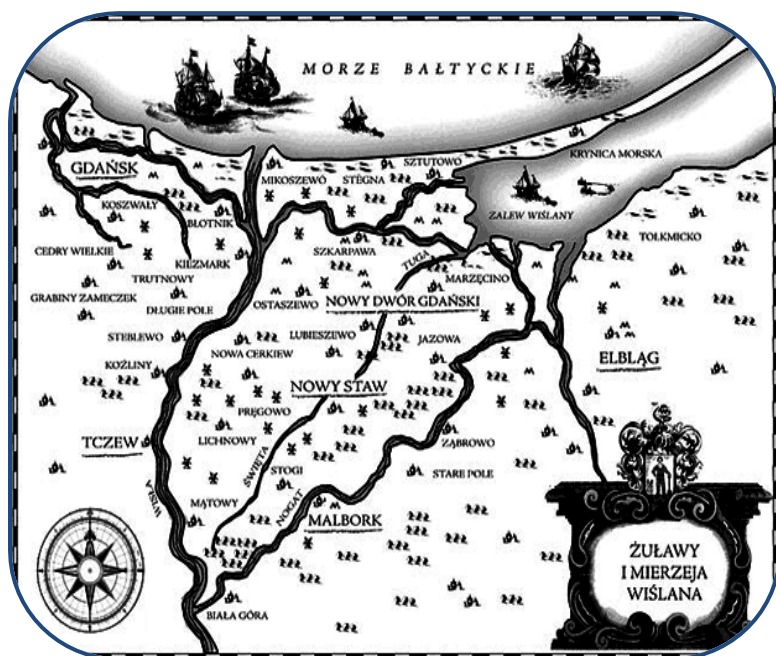
Wymienieni wyżej radcowie Severin i Lentze współpracowali ze Steenkem przez cały okres projektowania i budowy kanału. Ten ostatni wyjeżdżał do wielu krajów, gdzie różnego typu kanały już funkcjonowały, a rozwiązania stosowane przy ich funkcjonowaniu mogły być przydatne po odpowiedniej korekcie przy budowie kanału Oberlandzkiego, zwłaszcza pochylnie z systemem przewozu statków po torowisku z wykorzystaniem energii hydraulicznej. W tym celu w 1846 roku udał się do Holandii, Belgii i Anglii. Dotarł również do Stanów Zjednoczonych Ameryki, gdzie zapoznał się z działaniem pochylni na kanale Morrisa. Wrócił w 1850 roku przez Anglię, Holandię i Belgię do kraju przywożąc ze sobą zbiór szkiców i notatek, które wykorzystał do przeprojektowania dotychczasowej koncepcji sprowadzania statków z pojezierza do Elbląga, jak również kierowania ich w górę. Wykonawcą urządzeń mechanicznych pochylni i śluz zostały zakłady mechaniczne z Tczewa o nazwie: Königliche Naschinenbau Anstalt. Zakłady te projektowały swoje wyroby, a ich dokumentacja sygnowana była przez konstruktora tam zatrudnionego o nazwisku Krüger. Istnieje domniemanie, iż część urządzeń do śluz, jazów, mostów itd. wykonana była przez fabryki i warsztaty z Elbląga, Ostródy i Ławy.

Najważniejszym zagadnieniem zawartym w projekcie była propozycja zrównania poziomu jezior pojezierza od jeziora Jeziorak do jezior Ruda Woda, Sambród i Piniewo do stanowiska szczytowego Kanału i zasilanie ich wodą – stanowiska dolnego od Buczyńca po jezioro Druzno. W tym celu obniżono lustra wód wymienionych wyżej jezior od 1,7 m do 5,0 m. Nadmiar wody spuszczonego przez rzekę Liwę do jeziora Drwęckiego a stamtąd rzeką Drwęcą do Wisły. Prace tutaj wymienione rozpoczęto w 1844 r. Różnice w poziomie luster wody poszczególnych jezior stwarzały wiele problemów technicznych i finansowych, zachodziła konieczność zbudowania 32 śluz komorowych, grobli, akweduktów dodatkowych kanałów itp. Na odcinku 8,5 km pomiędzy Buczyńcem a Klepiną należało pokonać spadek wynoszący 99,15 m. Czas żeglowania na tym odcinku wyniósłby około 9 godzin. Dlatego też Steenke poszukiwał innych rozwiązań technicznych i doprowadził w 1850 roku do budowy pochylni suchych, co wyeliminowało konieczność budowy wielu komór śluzowych wydłużających czas żeglugi. Wprowadzono do transportu na pochylniach transportery do przemieszczania wagonów kolejowych a następnie statków. W ten sposób rozwiązano najważniejszy problem „pokonanie różnic terenowych i wodnych przy budowie i eksploatacji” Kanału Elbląskiego. Jego urządzenia i rozwiązania techniczne można do dzisiaj oglądać i podziwiać ówczesną myśl techniczną jego budowniczych z XIX wieku.

Dzisiaj, kiedy transportujemy towary inaczej (choć transport wodny ciągle jest najtańszy, a morski trzyma się naprawdę dobrze), Kanał Elbląski to nie lada gratka turystyczna. Tym bardziej, że można nim pływać a nie tylko oglądać.

(źródło: REWITALIZACJA KANAŁU ELBLĄSKIEGO; wydawca: RZGW Gdańsk)

1.2 Pętla Żuławska



Nazwę **PĘTLA ŻUŁAWSKA** (początkowo Pętla Żuław) zaczęto stosować, wdrażając projekt budowy sieci przystani i pomostów cumowniczych a także zwodzonych i modernizacji innych obiektów hydrotechnicznych. Wcześniej szlaki wodne w tym rejonie były znane i opisywane pod nazwą Rzeki Deltę Wisły. Z różnych względów projekt „Pętla Żuławska” przekroczył faktyczne granice szlaków wodnych Pętli. A więc w ramach projektu „Pętla Żuławska” zbudowano przystanie wodne na rzece Pasłęce w Nowej Pasłęce i Braniewie, nad Zalewem Wiślanym w Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich, Tolkmicku, Elblągu a także na Martwej Wiśle, w Błotniku, nieopodal Gdańska.

Żuławy ukształtowały się około 6000 lat temu, kiedy istniejącą niegdyś zatokę morską zaczęły wypełniać namuły niesione przez królową polskich rzek – Wisłę i inne mniejsze rzeki. Istnieje hipoteza, że nazwa Żuławy pochodzi właśnie od rzeczownika „żuł”, czyli namuł, osad rzeczny. To dzięki nim gleby Deltę Wisły należą do najbardziej urodzajnych ziem w Polsce. Głównym ciekim wodnym Żuław Wiślanych jest Wisła, która wraz z Nogatem dzieli je na trzy części: Żuławy Gdańskie, Wielkie i Elbląskie.

Żuławy Gdańskie, rozciągają się na zachód od linii Wisły, w dorzeczu Martwej Wisły i zajmują zachodnią część równiny deltowej między Pojezierzem Kaszubskim a Wisłą.

Żuławy Wielkie, znajdujące się w dorzeczu Szkarpawy i innych rzek.

Żuławy Elbląskie, zlokalizowane na wschód od Nogatu. Dziś Żuławy podzielone są administracyjnie między dwa województwa. Na wschód od Nogatu należą do Warmińsko-Mazurskiego, a na zachód od Nogatu do Pomorskiego.

Ślady osadnictwa na Żuławach Wiślanych sięgają roku 2500 p.n.e., na co świadectwo odnajdujemy w znaleziskach archeologicznych. Osady ludzkie miały początkowo charakter okresowy i związane były głównie z rybołówstwem, polowaniem na fokę oraz połowianiem i obróbką bursztynu. Z czasem zastępowane były przez osady wiejskie i miejsko-wiejskie, które w średniowieczu utworzyły zwartą sieć osadniczą. Stałe zagrożenie powodziowe, spowodowane położeniem Żuław, nie sprzyjało jednak rozwojowi osadnictwa. Początek tworzenia sprawnego systemu melioracji żuławskich krain zbudowało już w XIII wieku Państwo Krzyżackie. Rewolucyjny etap wzrostu demograficznego Żuław rozpoczyna się jednak od połowy XVI wieku, kiedy te ziemie przeszły pod władanie Rzeczypospolitej po II pokoju toruńskim (1466 r.).

Efektom legendarnej tolerancji religijnej I RP było otwarcie się na osadników, których poglądy religijne były przedmiotem szykan w ich ojczyźnie. Na Żuławy przybyli wtedy z Niderlandów i Północnych Niemiec tak zwani „olędrzy”. Nowi mieszkańcy udoskonaliли znacznie system melioracji i obwałowań. Wraz z nimi zawitała na Żuławy nowoczesna myśl rolnicza i rzemieślnicza, co znacznie ułatwiło rozwój gospodarczy krainy.

Do XIX wieku podstawowym środkiem transportu na Żuławach były łodzie i promy. Łodzią płynęło się na pole, na targ, do miasta, do karczmy czy do kościoła. Gęsta sieć kanałów odwadniających zapewniała znacznie lepszą komunikację niż kiepskie drogi, które po każdym deszczu stawały się nieprzejezdne. Niektóre wsie żuławskie były pierwotnie zakładane wzdłuż arterii wodnej, a każde gospodarstwo miało swoją przystań i łódkę, która zapewniała łączność ze światem. Takie widoki są dziś nadal aktualne, choć rozwój motoryzacji i powszechność komunikacji drogowej wyparła transport wodny.

Najbardziej widoczne ślady w krajobrazie kulturowym Żuław zostawiło średniowiecze. Większość dzisiejszych miast, wsi i łączących je szlaków komunikacyjnych, a także początki systemu przeciwpowodziowego oraz sieć parafialna, powstawały w okresie od połowy XIII do połowy XV wieku. Osadniczą akcją zarządzali wówczas urzędnicy krzyżaccy, rezydujący w zamkach-klasztorach. Najbardziej imponującym przykładem takiej budowli jest **Zamek w Malborku** nad Nogatem – w latach 1309-1457 stolica państwa zakonnego i rezydencja wielkich mistrzów – największy ceglany zamek średniowiecznej Europy.

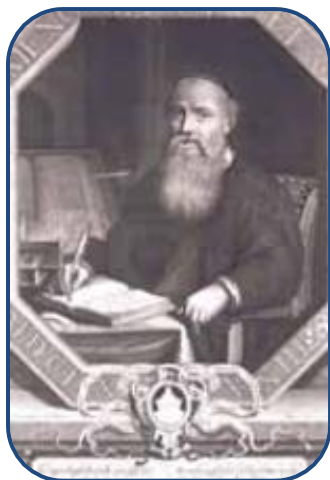


ZAMEK W MALBORKU wzniesiony przez Krzyżaków w latach 1274-1457 jest jedną z największych twierdz średniowiecznej Europy i przykładem średniowiecznej architektury obronnej. W latach 1309-1457 był siedzibą mistrzów Zakonu Krzyżackiego i stolicą Państwa Krzyżackiego. W latach 1457-1772 z tego miejsca panowali wojewodowie malborscy. W 1961 roku utworzono Muzeum Zamkowe, a w grudniu 1997 roku zamek został wpisany na listę światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO. Zamek niszczone, odbudowywany i przebudowywany w trakcie tych kilku stuleci zachował się do dziś i jest ogromną atrakcją tej części Europy.

Obok niego istniało jednak wiele mniejszych siedzib lokalnej administracji krzyżackiej, z których najlepiej zachował się Zamek w Gniewie, siedziba komtura i kilkunastu rycerzy zakonnych, tworzących tak zwany konwent. Zamek krzyżacki zachował się także w Sztumie, a ruiny krzyżackiej warowni w Elblągu. Równoległe z administracją „cywilną” Krzyżacy utworzyli na ziemiach podbitych plemion pruskich cztery diecezje, z których dwie – pomezkańska i warmińska – obejmowały także obszary nad dolną Wisłą. Siedzibą kapituły pomezkańskiej i katedrą biskupów pomezkańskich, którzy rezydowali w zamku w Prabutach, był zespół zamkowy w Kwidzynie. Biskupi warmińscy mieszkali z kolei w zamku w Lidzbarku Warmińskim, natomiast kanonicy warmińscy opiekowali się katedrą biskupią we Fromborku. Jednym z nich był wielki uczoney Mikołaj Kopernik, zmarły w 1543 roku i pochowany przy swoim ołtarzu w tej świątyni. Pomorze Gdańskie już od czasów Bolesława Krzywoustego należało do diecezji kujawskiej. W średniowieczu, jeszcze przed opanowaniem tych terenów przez zakon krzyżacki, powstało tam kilka klasztorów wiejskich, bogato uposażonych przez miejscowych książąt. Jednym z nich jest opactwo cystersów w Pelplinie, które zostało skasowane przez władze pruskie na początku XIX wieku, a jego zabudowania przeznaczono na siedzibę poszerzonej diecezji chełmińskiej. Dawny kościół opacki, obecnie pełniący funkcję katedry biskupów

pelplińskich, jest jednym z najwspanialszych przykładów gotyku nadwiślańskiego. W muzeum diecezjalnym można zobaczyć jedyny w Polsce oryginalny egzemplarz Biblii Gutenberga.

W XVI wieku, kiedy Europa była miejscem reformacji i wojen religijnych, Polska jawiła się jako oaza tolerancji. Docenili to holenderscy **mennonici**.



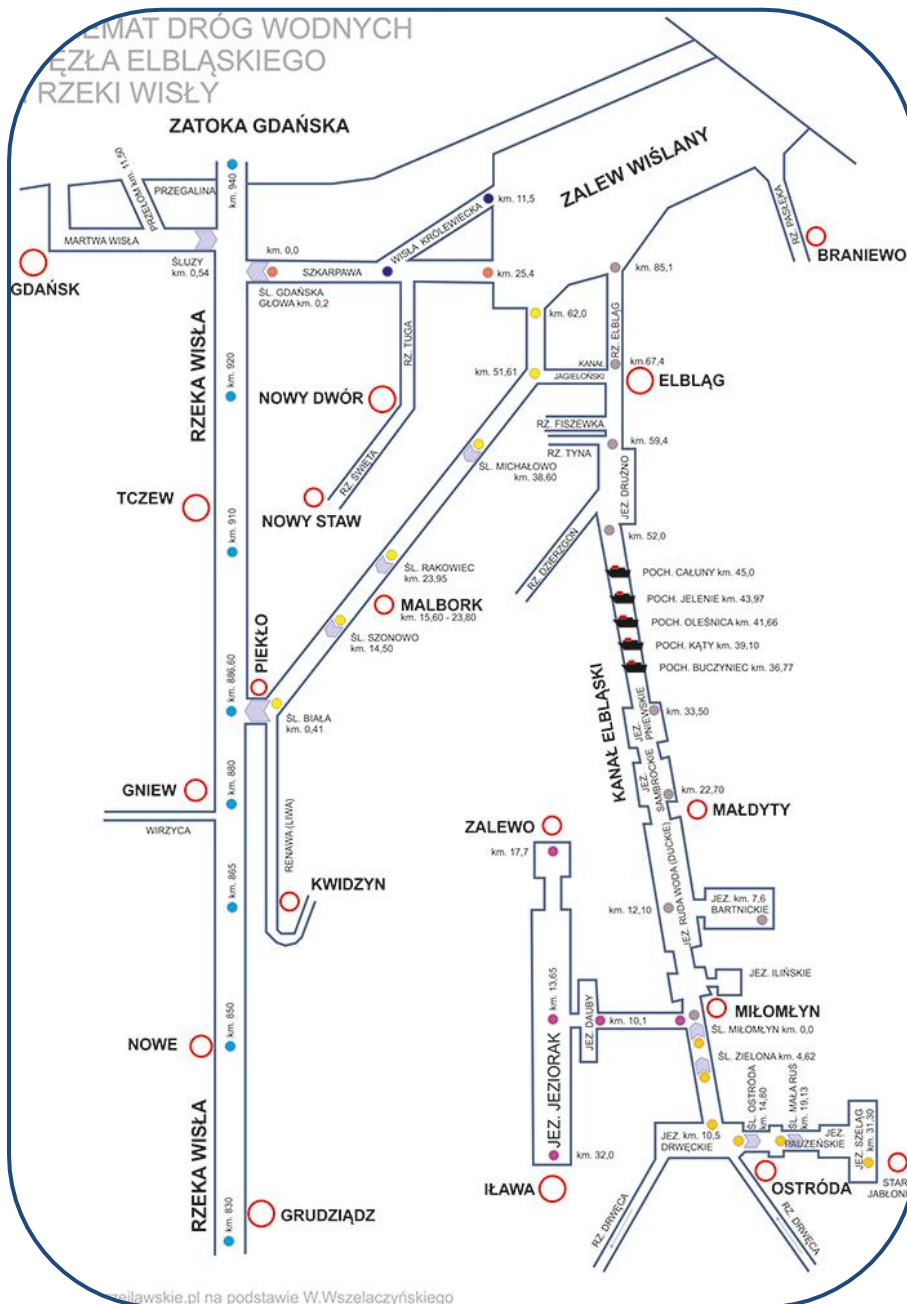
MENNONITYZM nawiązywał do tradycji pierwszych gmin chrześcijańskich, odrzucając większość obrzędów i instytucji kościelnych, a szczególny nacisk kładąc na skromne i pracowite życie. Te przymioty były szczególnie przydatne w zagospodarowaniu Żuław, dlatego przyjmowano ich tutaj z otwartymi rękami, przyjmując oczy na „dziwaczne” wierzenia. Mennonici to protestancka grupa religijna z Holandii, wywodząca swoją nazwę od założyciela – Menna Simonsa. W wyniku prześladowań w 2. poł. XVI w. przybyli na Żuławy, gdzie mogli wykorzystać znajomość technik melioracyjnych wyniesioną z rodzinnego kraju. Mennonitów charakteryzowały surowe zasady religijne oraz społeczno-obyczajowe – odrzucali hierarchię kościelną, nie mogli sprawować wysokich urzędów, odbywać służby wojskowej i nosić broni, religia zabraniała im też stosowania używek. Głową rodziny mennonickiej był mężczyzna, kobiecie przypadała rola strażniczki domowego ogniska. Po II wojnie światowej większość mennonitów została zmuszona do opuszczenia swoich domostw.

Mennonici osiedlali się na szczególnie trudnych do uprawy terenach depresyjnych w północnej części delty Wisły i wokół jeziora Druzno, które w większości były wówczas nieużytkami. W zamian za wysoki czynsz byli oni zwolnieni m.in. od pracy na rzecz właściciela ziem, co czyniło ich wolnymi ludźmi. Ceniono ich umiejętności w zakresie osuszania i zagospodarowania żyznych, ale podmokłych gruntów, a efekty ich ciężkiej pracy wykorzystywane były przez kolejne pokolenia osadników żuławskich. Po I rozbiórce Polski w 1772 roku, kiedy Żuławy znalazły się pod panowaniem pruskim, skończyły się czasy polskiej tolerancji. Mennonitów zmuszano do służby wojskowej, która była sprzeczna z ich pacyfizmem. W konsekwencji wielu ortodoksyjnych mennonitów emigrowało począwszy od końca XVIII wieku do Rosji, skąd stalinowskie represje wygnały ich do Stanów Zjednoczonych. Ci, którzy pozostali na Żuławach, ulegli stopniowo germanizacji i po 1945 roku podzielili los wysiedlonych.

Rzeki Żuław, tworzące naturalne drogi wodne zostały zagospodarowane i dzięki wsparciu unijnemu stworzono mały raj dla wodniaków.

2. CHARAKTERYSTYKA AKWENÓW

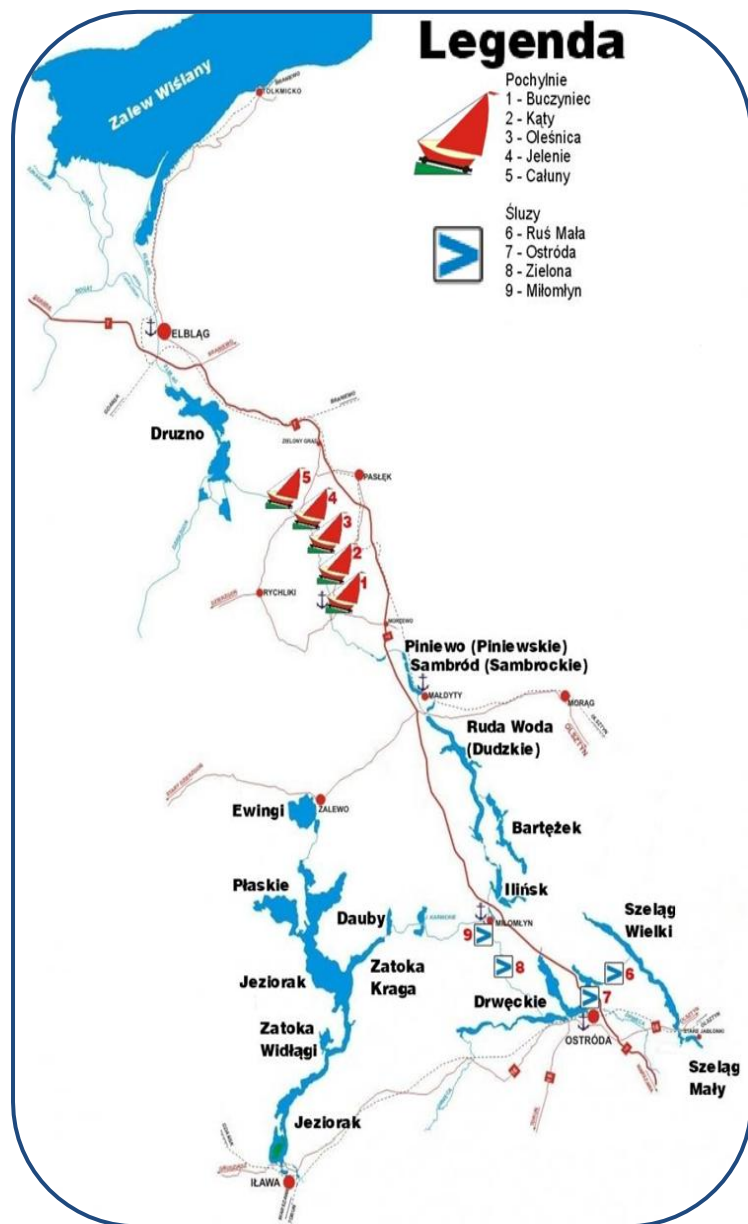
Kanał Elbląski i Pętla Żuławska to dwa różne rodzaje akwenów. Kanał to przekopy (odcinkami dość wąskie) i jeziora (z wieloma miejscami do biwakowania na dziko), Pętla natomiast to rzeki (leniwe Nogat i Szkarpa i nieprzewidywalna Wisła). Dzięki temu, akweny uzupełniają się i żegluga po nich nigdy nie jest nudna.



Całość trasy ma około 280km długości (w tym Kanał Elbląski liczony dwa razy). Na trasie znajduje się wiele zabytkowych obiektów hydrotechnicznych, działających do dzisiaj. Pływając dziennie około 40 – 45km (kilka przelotów dziennych będzie większych, inne krótsze), możemy w tydzień zwiedzić mały wodniacki raj. Oczywiście trasa jest dużo więcej, chodźmy wspomnieć o trasie na Gdańsk, o Zalewie Wiślanym. Aby wszystko zwiedzić musimy tu przyjechać kilka razy.

2.1 Kanał Elbląski

Kilometraż Kanału liczony jest od śluzy Miłomłyn. Całkowita długość systemu wodnego wynosi **151,7km**. Długość trzech szlaków głównych to **115,6km**. Jeziora stanowią **59,15km**, przekopy **53,54km**, pochylnie **2,31km** i nasypy **0,5km**.



Długość szlaku I: Miłomłyn śluza – jezioro Druzno wynosi 52,0 km, w tym na jeziora przypada 21,3 km (Ilińsk, Ruda Woda, Piniewo, Sambród, Druzno), 28,39 km na przekopy, 2,31 km na pochylnie, które są największą atrakcją kanału. Jest ich pięć i są to: Buczyniec, Kąty, Oleśnica, Jelenie i Całuny Nowe. Na odcinku 9,45 km pozwalają pokonać różnicę wysokości terenu rzędu 99,5 m. Początek jeziora Druzno jest końcem Kanału Elbląskiego. Dalej żegluga jest prowadzona rzeką Elbląg przez miasto Elbląg do Zalewu Wiślanego.

Długość szlaku II: Miłomłyn śluza – jezioro Szelaż (Staszkowo i Stare Jabłonki) wynosi łącznie 31,3 km, z czego jeziora stanowią 15,65 km (Drwęckie, Pauzeńskie, Szelaż, Wielki i Mały). Kanał pokonuje cztery śluzy komorowe – Miłomłyn, Zielona, Ostróda, Mała Ruś. Odcinek między śluzą Zielona, a śluzą Ostróda jest najniższym stanowiskiem całego Kanału Elbląskiego. Z jeziora Drwęckiego odchodzą dwa odgałęzienia, do Piławek i do ujścia rzeki Drwęcy.

Długość szlaku III: Miłomłyn śluza – Iława wynosi łącznie 32,3 km, w tym na odcinku 22,2 km prowadzi przez jeziora (Karnickie, Dobskie, Jeziorak), na 9,5 km przez przekopy i na długości 0,5 km przez nasyp (jezioro Karnickie), który jest ewenementem na skalę światową. Kanał po którym płyniemy jest wyżej niż otaczające jezioro.

Do ważniejszych szlaków bocznych kanału należą:

- z pierwszego odcinka Miłomłyn – jezioro Druzno: szlak z jeziora Ruda Woda przekopem (Kanał Bartnicki) do jeziora Bartężek oraz szlak do miejscowości Zatoka przez jezioro Ilińsk.
- z drugiego odcinka Miłomłyn – Ostróda, odgałęzienia na jeziorze Drwęckim z północnej odnogi do Piławek i zachodniej do Samborowa (jaz na rzece Drwęcy).
- z trzeciego odcinka Miłomłyn – Iława odchodzą szlaki z jeziora Jeziorak do Jerzwałdu przez jezioro Płaskie oraz do Zalewa przekopem (Kanał Dobrzycki) i przez jezioro Ewingi.

2.1.1 Odcinki kanałowe

Odcinki kanałowe, które w tym opisie nas interesują mają długość nieco ponad 28km. Większość, to krótkie odcinki między jeziorami, dopiero od j. Piniewo (bardzo zarośniętego) do pierwszej pochylni płyniemy tylko kanałem, i ten odcinek jest zmurą silnika. Gęsta roślinność podwodna powoduje konieczność częstego czyszczenia śruby. Brzegi porośnięte są szuwarami, szerokość pozwala na spokojne mijanie się sporych jednostek. Odcinki między pochylniowe mają natomiast wzmacniane, wyremontowane brzegi i szuwary jeszcze tego nie ugryzły.



Długość – 28.4km.

Szerokość – od 7 do 12m, w kilku miejscach obrotnice.

Kilka zabytkowych mostów na trasie o prześwitach powyżej 3m.

Pływanie kanałem to nic innego jak operowanie na akwenie ograniczonym. Nasz jacht będzie zachowywał się trochę inaczej niż na akwenach otwartych. W Kanale, ogranicza nas głębokość (największa głębokość jest na środku kanału i wypłyca się w kierunku brzegów) i szerokość, należy dostosować prędkość do napotkanych warunków, tak abyśmy mieli czas na reakcję i korektę kursu. Spotkanie innej jednostki w kanale, nie jest rzeczą straszną ale wymaga skupienia i uwagi (nomen omen, moja praca dyplomowa w WSM to „Postępowanie statku wyprzedzającego i wyprzedzanego na akwenach ograniczonych”).

Na wielu odcinkach kanał elbląski jest dość wąski i mijanie się z innymi jednostkami, szczególnie statkami Żeglugi Ostródzkiej (pływają w konwojach, jak widzimy jeden, mijamy pewność że za nim czają się następne) może być utrudnione, wtedy lepiej przybić do brzegu i przepuścić tych większych. Pamiętajmy, że w czasie mijania, gdy dzioby jachtów znajdują się na jednej wysokości, występują siły odpychające, które maleją aż do momentu zrównania się obu jachtów. Od tego momentu powstają i rosną siły przyciągające. Siły przyciągające osiągają swą maksymalną wielkość w momencie, w którym rufy obu jednostek znajdują się na jednej wysokości, który to moment można uznać za najbardziej niebezpieczny w czasie mijania.

Z wyprzedzania lepiej poczekać na akwen otwarty (jezior nie brakuje na trasie kanału), tym bardziej że jesteśmy na wakacjach i nigdzie nam się nie spieszy. Jeśli jednak się zdecydujemy, pamiętajmy że manewr wyprzedzania jest manewrem niebezpieczniejszym (z uwagi na czas trwania manewru i siły jakie działają na obie jednostki. Siły odpychające powstają i działają od momentu, w którym dziób jachtu wyprzedzającego znajdzie się na wysokości rufy jednostki wyprzedzanej i rosną aż do momentu, w którym dziób jachtu wyprzedzającego znajdzie się na wysokości śródkręcia drugiego jachtu. Następnie siły te maleją i w momencie zrównania dziobów obu jachtów – zanikają. Od tego jednak momentu, który należy uznać za początek okresu niebezpiecznego, powstają i zaczynają działać siły przyciągające (spychające jednostki na siebie). Siły te rosną aż do zakończenia wyprzedzania. W obu powyższych przypadkach, wielkość sił działających na jednostki zależy od prędkości obu jachtów i odległości między nimi.

Kanał jest zarośnięty roślinnością wodną i pływającymi wyspami, które niejednokrotnie tworzą na długich odcinkach „czopki” przez które trzeba mozolnie się przebijać, z obawą kontrolując śrubę (gdy jest taka

konieczność, śrubę należy wyczyścić, robimy to tylko na zatrzymanym silniku i najlepiej ze zrywką w kieszeni) i układ chłodzenia naszego silnika (silniki zaburtowe, doczepne chłodzone są wodą, warto co jakiś czas otworzyć pokrywę i zerknąć czy woda leci wartkim strumieniem). Najwięcej roślinności na Kanale jest w okolicach pochylni i na j. Piniewskim.

2.1.2 Jeziora

Na trasie do Elbląga będziemy mijać ich kilka, każde inne. Od małych, zarośniętych, które bardziej przypominają spore stawy, do całkiem sporych z krystalicznie czystą wodą. Odcinki jeziorowe na naszej trasie to około 21km, dodatkową atrakcją jest ostatnie jezioro, tuż przed Elblągiem. Jezioro Druzno – rezerwat ptactwa wodnego, bardzo zarośnięte z wyciętym, oznaczonym torem wodnym.

Jeziora mijane z Miłomłyna do Elbląga:



Jezioro ILIŃSK: Zbiornik o rozwiniętej linii brzegowej, przedzielony nasypem nieczynnej obecnie trasy kolejowej (Ostróda - Morąg). Brzegi jeziora wysokie, miejscami strome. Od wschodu i północnego zachodu jezioro okalają lasy (obrzeża Lasów Taborskich), od południowego zachodu zbiornik sąsiaduje z polami i łąkami. Głębokość średnia 8,6m a maksymalna 27,4m.



Trzy niewielkie jeziora, Sopelek, Copki i Krebs, bardziej przypominające spore stawy. Jeziorka znajdują się między j. Ilińsk a j. Ruda Woda. Brzegi mocno zarośnięte, otoczone lasami. Akweny płytkie ale nie stwarzające problemów z pływaniem.



Jezioro RUDA WODA (DUCKIE) : długie jezioro rynnowe położone na trasie Kanału Elbląskiego, o dobrze rozwiniętej linii brzegowej (długość linii brzegowej - 31.250 m), z licznymi głęboczkami i kilkoma małymi wysepkami w części północnej zbiornika (łączna powierzchnia wysp - 0,9 ha). Brzegi w większości są wysokie i strome, otoczone lasami, jedynie w części południowej i północnej brzegi są otoczone polami i łąkami. Do jeziora uchodzi rzeka Drela. W pobliżu wsie: Dziśnity, Liksajny, Szymonowo, Sople, Małdyty, Wilamowo i Wenecja. Głębokość średnia to 10,9m a maksymalna 27,8m.



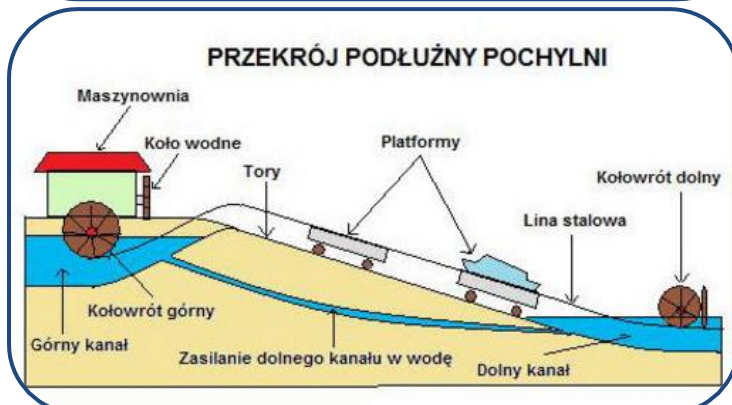
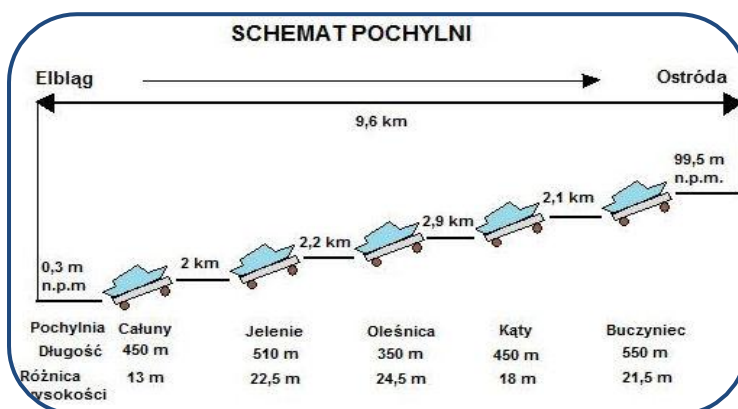
Jezioro Sambrodzkie leżące, na północny zachód od Małdyt. Jest to jezioro rynnowe ułożone w kierunku południkowym, stosunkowo płytkie (średnia głębokość wynosi zaledwie 1,9 m, maksymalna - 4,3 m). Linia brzegowa o długości 10 400 m. Jezioro składa się z dwóch plos, połączonych przesmykiem. Na płosie południowym znajduje się wyspa (powierzchnia 0,8 ha, porośnięta krzakami). Jezioro jest podzielone nasypem kolejowym, pod którym znajduje się szerokie połączenie wodne



Jezioro Druzno stanowi fragment dawnej zatoki morskiej. W wyniku stopniowego zamulania i zarastania powstał wyjątkowy w Europie obszar - ostoja wodnego ptactwa. Jest rezerwatem przyrody od 1966 roku. Powierzchnia jeziora i gruntów do niego przyległych zajmują obszar ok. 3300 hektarów. Jezioro jest bardzo płytkie, przeciętna głębokość wynosi, bowiem 1,25 metra natomiast na odcinkach, które zostały pogłębione nie przekracza 3 metrów. Na turystów odbywających podróż po Kanale Elbląskim na pokładzie statku lub jachtu czekają niesamowite wrażenia. Widok czapli siwej siedzącej na gnieździe, kormoranów wypatrujących swojej zdobyczy, bogactwo roślinności, która porasta jezioro zachwyca wielu pasażerów. Na Druźnie zaobserwowano 210 gatunków ptactwa wodnego i błotnego, z których 110 gniazduje tu na stałe. Spotkać można tu m.in. mewę śmieszkę, rybitwy, perkozy, żurawia, kaczki a także orła bielika.

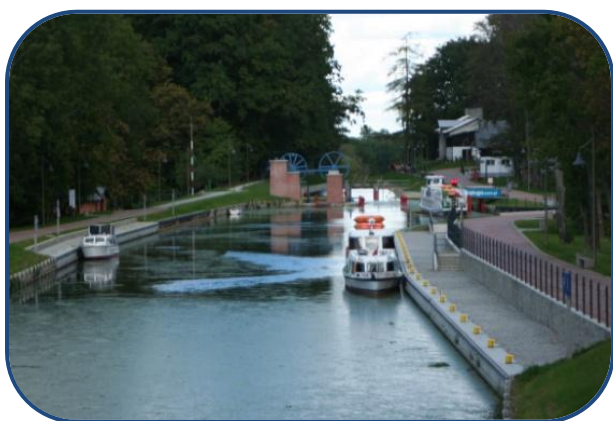
2.1.3 Pochylnie

Odcinek pochylniowy to najciekawsza część Kanału, ze względu na obiekty hydrotechniczne, ma on około 10km i to tutaj jeździ się jachtami po trawie.



Pochylnie niwelują około stu metrową różnicę poziomów między j. Druzno a j. Jeziorak, jest ich pięć. Pierwsza od strony Miłomłyna to Buczyniec, tam znajduje się przyjazna keja dla oczekujących z możliwością podłączenia prądu i uzupełnienia wody. Maszynownia znajduje się na lewym brzegu, płynąc od strony Miłomłyna, tam płacimy za wszystkie pochylnie, na następne wchodzimy z biegu, tylko na zielonym świetle. Jeśli mamy światło czerwone, musimy poczekać (statki białej floty mają pierwszeństwo), przy każdej pochylni znajduje się niewielka keja postojowa. Całuny, to pierwsza pochylnia od strony Elbląga, jeśli płyniemy od tej strony to przy zielonym świetle wchodzimy na wózek z biegu. Przejście pochylni to jeden z bardziej ekscytujących momentów naszego rejsu, planując dobowy przelot przeznaczmy na ich przejście od dwóch do trzech godzin. Może to trwać nawet dłużej jeśli znowu trafimy na statki białej floty, mają one pierwszeństwo na pochylniach, a zawsze płyną w grupach.

Głównym i najważniejszym dla wodniaków elementem pochylni są dwa wozy transportowe, umieszczone na dwóch równoległych torowiskach. Jeden na górnym stanowisku, drugi na dolnym. Przeciągane są za pomocą stalowych lin i mijają się w połowie długości pochylni. Na wozach tych transportowane są statki, jachty i wszystko inne co pływa. Wozy zbudowane są z płaskowników, kątowników, kratownic i innego metalowego ustrojstwa, szerokie u góry, zwężają się ku dołowi (po remoncie wszystko zostało obłożone drewnem, miejmy nadzieję że to wystarczy). Dno to drewniane belki, ułożone co 60-80cm (dwie z nich, w środkowej części wozu wystają ponad resztę) i to właśnie na nich siadają łodzie. Wozy są dłuższe niż nam się początkowo wydaje (jak góra lodowa, większa ich część jest w wodzie gdy je pierwszy raz widzimy), obelkowana platforma jest około 1,5m dłuższa z przodu i z tyłu od pomostu, który widzimy. Na wozy można wcisnąć do trzech średnich jednostek (nasze jachty są dość spore tak więc same będą na wozie lub z czymś mniejszym). Nasze jachty najlepiej ustawiać na końcu, tak aby rufa z silnikiem wystawała poza wózek, mamy wtedy stu procentową pewność że nie uszkodzimy silnika. Przed pierwszą pochylnią musimy podejść do kei i załatwić formalności (płacimy za wszystkie pochylnie u pierwszego operatora), warto wtedy zerknąć jak inne załogi radzą sobie z operacją przejścia pochylni. Operacja nie jest skomplikowana sama w sobie, nie mniej jednak jest kilka rzeczy, które mogą nas zaskoczyć, jedną z nich jest prąd boczny na podejściu do dolnych stacji (wyloty wody napędzające pochylnie). Na każdym z wozów jest gong z młotkiem, którym informujemy o swojej gotowości do jazdy i ręczny hamulec bezpieczeństwa (nie wahajmy się go użyć jeśli coś idzie nie tak jak powinno).



BUCZYNIC - Pierwsza od strony Miłomłyn, najwyżej położona pochylnia z najbardziej rozbudowaną pod kątem turystyki infrastrukturą. Tutaj znajduje się Izba Historii Kanału Elbląskiego, oraz obelisk twórcy i konstruktora kanału Georga Jacoba Steenke, można też zwiedzić maszynownię, a przy dolnej stacji jest pole namiotowe. Pochylnia Buczyniec znajduje się na 36,77km kanału, długość pochylni wynosi 550m, a różnica poziomów 20,62m. Wózki tej pochylni (tak jak pochylni Całuny, ostatniej od strony Miłomłyn) mają podwyższone kratownice. Jacht zejdzie naprawdę nisko, starajmy się go trzymać blisko kratownicy, lekko odpychając dopiero w ostatniej fazie osiadania



KĄTY - Druga od strony Miłomłyn pochylnia na 39,10km. Długość pochylni 450m, różnica poziomów 18,88m. Na tej pochylni i na dwóch następnych wózki mają standardową wysokość, jednak nadal aby uniknąć nadmiernego przechyłu jachtu staramy się go utrzymywać w miarę blisko bocznej kratownicy wózka. Odpychając go lekko dopiero tuż przed osiadaniem na wózku.



OLEŚNICA - Środkowa pochylnia na 41,66km od Miłomłyna, jednocześnie jest pochylnią o największej stromiźnie i największej różnicy poziomów, na 350m pokonujemy tutaj różnicę aż 24,20m. Wózki tej pochylni również posiadają standardową wysokość i tutaj również ustawiamy łódź jak najbliżej bocznej kratownicy.



JELENIĘ - Przedostania już pochylnia płynąc od strony Miłomłyna i druga od strony Elbląga. Pochylnia na 43,97km. Jej długość to 510m, a różnica poziomów 21,99m. Na tej pochylni trzeba zwrócić szczególną uwagę na trudności manewrowe przy wpływaniu i wypływanu z wózka na dolnej stacji pochylni, gdzie wypływająca z dużym impetem woda z kanału wylotowego powoduje silny boczny prąd utrudniający manewry. Należy zachować szczególną ostrożność.



CAŁUNY - Ostatnia od strony Miłomłyna i pierwsza od strony Elbląga pochylnia na 46,00km. To najmłodsza i najnowocześniejsza pochylnia, a właściwie jej napęd, ponieważ zastosowano tu zamiast koła wodnego turbinę wodną. Długość pochylni 450m, różnica poziomów 13,83m. Tak jak Buczyniec, tak i ta pochylnia ma wózki z podwyższonymi kratownicami.

Przejście pochylni nie jest jakąś ekstremalną czynnością, nie mniej jednak boczny wiatr na górnych stacjach, boczny prąd na dolnych i wąskie bramki powodują, że manewry nie są proste. Załoga musi znać swoje obowiązki a sternik skupiony na manewrach. Pochylnie to nie tylko wózki, to także wąskie bramki na podejściu i pojedyncze dalby. Bosak i odbijacze na pewno będą pomocne.

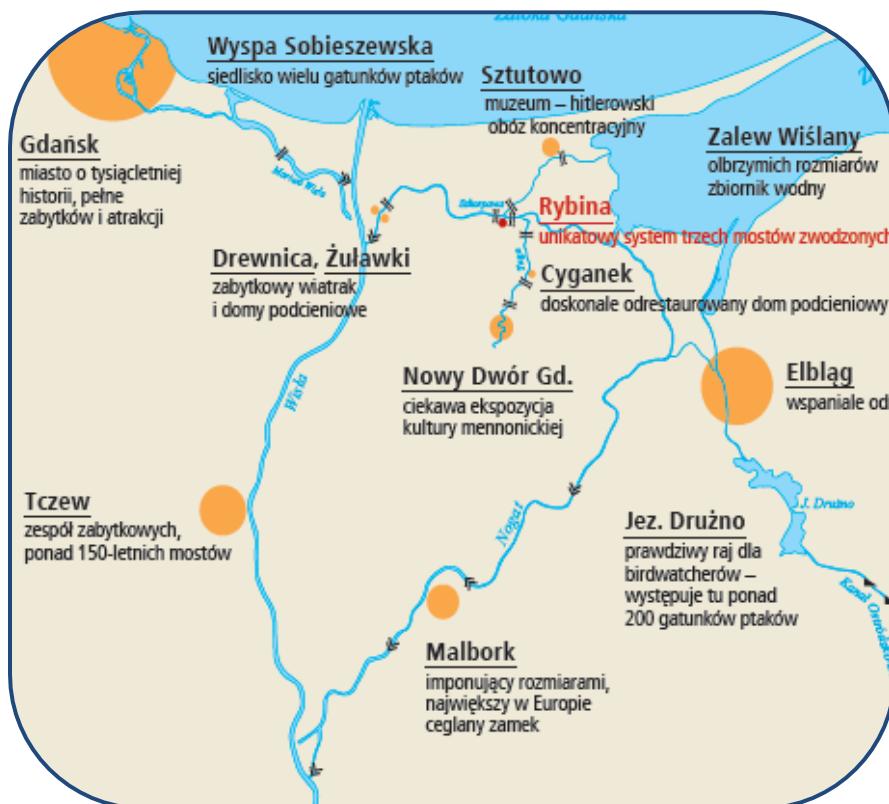


SKRÓCONA INSTRUKCJA WEJŚCIA NA POCHYLNIE

1. Jeśli robimy to pierwszy raz, warto stanąć z boku (przy kei jest kilka miejsc postojowych) i spojrzeć jak robią to inni, zobaczyć konstrukcję wózka, szczególnie część podwodną, niewidoczną podczas wpływania. Na pierwszej pochylni i tak musimy zatrzymać się aby kupić bilet (normalnie kupujemy go na górze w maszynowni, płacimy na pierwszej pochylni za całość naszego przejścia), jest to dobry czas aby zrobić rekonesans. Warto poinformować obsługę, że robimy to pierwszy raz.
2. Wszystkie wózki posiadają dwie belki wyższe niż inne w swojej środkowej części, żaden z naszych jachtów nie powinien siadać na tych belkach, znajdują się one mniej więcej na wysokości żółtych haków, widocznych na pomostach wózka w środkowej jego części.
3. Warto pytać obsługę o wszystkie niuanse przejścia, na pewno będzie pomocna.
4. Na wózek wpływamy wtedy gdy mamy zielone światło, słuchając wskazówek obsługi.
5. Pamiętajmy że wózki są dłuższe niż widoczne podczas wpływania pomosty: pierwsza i ostatnia pochylnia o około 4m, trzy środkowe o około 2m.
6. Po wypłynięciu na wózek, zanim damy sygnał obsłudze o naszej gotowości upewnijmy się że: wewnątrz wszystko jest posztawowane, nic nie gotujemy, a każdy z członków załogi zna swoje obowiązki.
7. Dwie osoby wychodzą na pomost ze szpryngami, dziobowym i rufowym i ustawiają barkę tak aby nie pływała przód, tył. **Dziób barki nie powinien przekroczyć pierwszego żółtego haka na wózku.**
8. **Bezwzględnie wyłączamy silnik, który jest chłodzony wodą. Brak chłodzenia uszkodzi silnik bardzo szybko. Jeśli jest taka konieczność – unosimy silnik.**
9. Gdy jesteśmy gotowi, dajemy sygnał gongiem, pamiętajmy że gdy wózek ruszy, jacht trochę zatańczy, pracujemy linami na biegowo aby utrzymać właściwą pozycję, szczególnie tuż przed siadaniem barki.
10. Gdy wózek jedzie, jacht płynie z nim, trzymajmy go blisko pomostu, w ostatniej chwili, tuż przed osiadaniem, lekko odepchnijmy. Unikniemy oparcia jachtu na skośnych wspornikach w dolnej części wózka.
11. Gdy posadzimy jacht prawidłowo nie powinien się położyć na bok, jeśli jednak wpłyniemy za daleko i dziób siądzie na środkowej belce to może położyć go na którąś burtę. Pamiętajmy więc o zabezpieczeniu sprzętów wewnątrz.
12. Gdy jacht siądzie, liny, które do tej pory trzymaliśmy na biegowo należy wybrać i przywiązać do barierki wózka tak aby patrzyły w stronę górnej stacji. Gdy wózek ponownie wjedzie w wodę liny znowu łapiemy na biegowo tak aby reagować na tańczenie jachtu gdy odzyska pływalność.
13. Podczas jazdy uczulamy załogę aby pozostała na miejscach i niepotrzebnie nie poruszała się na jachcie.
14. Wypłynięcie jest mniej skomplikowane, ale uważać trzeba, między dalbami jest dość wąsko i prąd boczny na dolnych stacjach może utrudniać manewry.

2.2 Pętla Żuławska

Pętla Żuławska to atrakcyjna turystycznie i przyrodniczo droga wodna łącząca ze sobą szlaki wodne Wisły, Martwej Wisły, Szarpawy, Wisły Królewieckiej, Nogatu, Wisły Śmiałej, Wielkiej Świętej – Tugi, Motławy, Kanału Jagiellońskiego, rzeki Elbląg i Pasłęki, a także wody Zalewu Wiślanego.



Trzon Pętli to trzy rzeki, Nogat, Szarpawa i Wisła. Na trasie interesującej znajduje się pięć śluz (trzy na Nogacie, jedna łącząca Nogat z Wisłą i jedna łącząca Szarpawę z Wisłą. Jeszcze jedna śluza łączy Wisłę z Martwą Wisłą, przepływamy nią chcąc dotrzeć do Gdańska. Na Szarpawie znajdziemy natomiast mosty zwodzone (otwierane o konkretnych godzinach, dodatkowy most pływający musimy minąć, chcąc dotrzeć do Gdańska). Kilka nowoczesnych marin i przystani to dopełnienie całości. Każdy znajdzie tu coś dla siebie. Centra Pętli to Elbląg, Malbork, Tczew i oczywiście Gdańsk.

Warto zaznaczyć, że Pętla Żuławska to także element Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 biegnącej z Rotterdamu, przez berliński węzeł śródlądowych dróg wodnych, północną Polskę, do Kaliningradu, a dalej drogą wodną Niemna (Pregoła i Dejma do Kłajpedy). Pętla Żuławska to w końcu sieć portów, przystani żeglarskich i pomostów cumowniczych o najwyższej jakości, które powstały w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”, który został uznany za jedno z kluczowych przedsięwzięć turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007–2013 Działanie 6.4 „Inwestycje w projekty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”. Projekt realizowany jest przez partnerów samorządowych z województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego oraz RZGW. Oprócz szlaków wodnych zgromadzonych wokół delty Wisły i infrastruktury dla turysty wodnego, Pętla Żuławska łączy ze sobą liczne atrakcje związane z dziedzictwem kulturowym Żuław Wiślanych. Na szlakach Pętli Żuławskiej występuje ogromna ilość zabytków hydrotechnicznych – śluzy, jazy, stacje pomp, mosty zwodzone, obrotowe, pontonowe. Wiele z nich jest niestety nieczynnych, choć w ostatnich latach dokonano napraw i uruchomienia niektórych (na Wiśle Królewieckiej). Mosty zwodzone znajdują się w Drewnicy, Rybinie, Sztutowie, obrotowe w Rybinie i przy śluzie Gdańska Głowa.

Pętla Żuławska w większości obejmuje obszar Żuław Wiślanych, dalej Mierzei Wiślanej, subregionu Zalewu Wiślanego wraz z Wysoczyzną Elbląską (Tolkmicko, Frombork, Suchacz, Elbląg) i Wybrzeżem Staropruskim (Nowa Pasłęka, Braniewo), a także Kociewie (Tczew, Gniew, Pelplin), Dolinę Kwidzyńską oraz Powiśle ze Sztumem i Kwidzymem.

Malowniczy krajobraz Żuław to równiny poprzecinane ciekami, ciągnące się po horyzont. To też jedyny obszar w Polsce częściowo znajdujący się poniżej poziomu morza. Właśnie tutaj, na Żuławach, w miejscowości Raczki Elbląskie, znajduje się najniższy położony punkt w Polsce, który sięga 1,8 m p.p.m. Ponadto prawie 30% obszaru Żuław Wiślanych zajmują depresje. Największe z nich znajdziemy wokół jeziora Druzno – 181 km² powierzchni, oraz w okolicach Nowego Dworu Gdańskiego, obejmujące teren 152 km². Warto w tym miejscu wspomnieć, że najwyższy położony teren żuławski, w Grabinach-Zameczku, wznosi się jedynie na 14,6 m n.p.m.

2.2.1 Kanał Jagielloński

Żegluga po kanale nie sprawia specjalnych kłopotów. Jachty żaglowe muszą mieć położony maszt, ze względu na most przy połączeniu Kanału Jagiellońskiego z Nogatem. Większość brzegów jest porośnięta trzciną, na długich odcinkach kanał jest umocniony drewnianymi palikami. Krajobraz wokół to przeważnie pola uprawne. Na całym szlaku sporo wędkarzy. Przed laty w miejscu obecnych wrót przeciwpowodziowych w Bielniku znajdowały się aż dwie śluzy – dla mniejszych i większych jednostek.

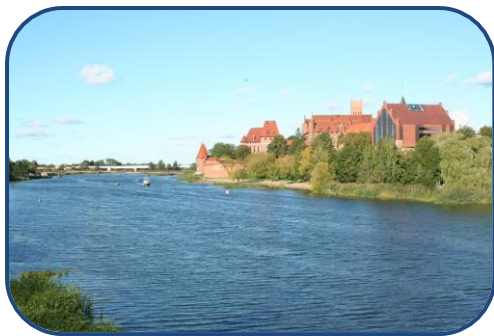


KANAŁ JAGIELLOŃSKI jest najstarszym kanałem w kraju. Jego budowę datuje się na 1438 rok. Mierzy 5,8 kilometra i łączy Nogat z Elblązką, w pobliżu miejscowości Kępki. W miejscu łączenia się Kanału i Nogatu znajduje się most i nieczynne wrota bezpieczeństwa, chroniące kiedyś przed wysoką wodą.

2.2.2 Rzeki

NOGAT

Nogat to typowa żuławska rzeka, ze śladami pierwotnej przyrody i unikatowymi zabytkami po obu brzegach. Jest prawym ramieniem delty Wisły. Zaczyna się na jej 886,6 kilometrze w Białej Górze i po 62 kilometrach wpada do Zalewu Wiślanego. Nogat prowadzi zaledwie 3 procent wód Wisły do ujścia, stąd też jego niewielki, leniwy prąd, który odróżnia go od królowej polskich rzek. Szerokość Nogatu waha się od 80 do 200 metrów, natomiast szerokość wyznakowanego bakenami (bojami) szlaku żeglownego to około 30 metrów. Płynąc z nurtem zostawiamy zielone bakeny po lewej, a czerwone po prawej stronie naszej łodzi. Na brzegach, stosunkowo rzadko, pojawiają się białe tablice z oznakowaniem kilometrowym.



Głębokość: Nogat zaliczany jest do żeglownych dróg wodnych II klasy i dzieli się na dwa odcinki: pierwszy, skanalizowany – od śluzy w Białej Górze, przez dwie kolejne w Szonowie i Rakowcu, aż po stopień wodny w Michałowie na 38 km. Zanurzenie maksymalne na tym odcinku wynosi 1,6m. Drugi, aż do ujścia do Zalewu Wiślanego (62 km), na którym Nogat jest rzeką żeglowną wolno płynącą – zanurzenie maksymalnie to 1,4 m.

Linie wysokiego napięcia i mosty: Szlak wodny Nogatu nie powinien przysporzyć trudności nawigacyjnych. Najniższa linia wysokiego napięcia znajduje się na wysokości 12,3 m. Najniższy most to most w Kępkach (50,8 km) o wysokości 3,3–3,7 m prześwitu w przęśle żeglownym (w zależności od poziomu wody).

Śluzy: Wszystkie śluzy na Nogacie mają podobne wymiary – ok. 57 m długości i ok. 9,5 m szerokości. Wyposażone w podwójne wrota, ale obsługa zwykle otwiera tylko jedno. Realna szerokość na wejściu i wyjściu to niecałe 5 m. Telefon do służowego pół godziny wcześniej daje pewność, że wrota będą otwarte i wpłyniemy do śluzy bez oczekiwania w awanporcie. Opłatę uiszczamy w komorze śluzy, przy górnym poziomie wody.

Roślinność Płynąc Nogatem, należy trzymać się środka szlaku żeglownego. Zmniejsza to ryzyko wkręcenia w śrubę roślinności wodnej, w szczególności salwinii, paproci pływającej, która rośnie dziko na Nogatu. Najintensywniej kwitnie w drugiej połowie sierpnia i utrzymuje się na wodzie do końca września, a nawet października. Jej zbite dywany zalegają przed wrotami do śluz, utrudniając wpłynięcie. W związku z uruchomieniem elektrowni wodnych na śluzach w Szonowie i Michałowie na rzece pojawił się słaby prąd, prawie niewyczuwalny dla żeglujących, ale za to korzystny – roślinność lepiej spływa i nie utrudnia przeprawy.

Cumowanie Brzegi Nogatu są porośnięte szuwarami, między którymi można jednak znaleźć ładne plaże do cumowania i biwakowania.

WISŁA

Mówią o niej królowa polskich rzek i ostatnia dzika rzeka Europy. To siedlisko wielu gatunków ptaków, ostoja pięknej przyrody. Na interesującym nas odcinku – od Korzeniewa (867,7 km), aż do Tczewa (910 km), jest drogą wodną II klasy z gwarantowaną głębokością tranzytową 1,4 m. Od tego punktu aż do ujścia (na 941,3 km) ma III klasę żeglowności i gwarantowaną głębokość 1,6 m. Dolną Wisłą pływamy jak po uregulowanej rzece, od jednego brzegu do brzegu przeciwnego, następnie wzdłuż brzegu (od kilkuset metrów do kilku kilometrów, co zależy od ostrości łuku rzeki) do kolejnych znaków i przejścia na przeciwną stronę.

Uwaga! Płynąc wzdłuż brzegu trzeba zachować bezpieczną odległość (od kilkudziesięciu do 200 metrów), z uwagi na niebezpieczne ostrogi regulacyjne. Należy uważnie „czytać wodę” i analizować jej zaburzenia, gdyż podczas płynięcia z nurtem uderzenie w kamienie może być bardzo groźne. Na dolnym odcinku Wisły obowiązuje oznakowanie brzegowe. Przy niskich stanach wody pływanie zgodnie ze znakami jest absolutnie konieczne! Oznakowanie brzegowe kończy się na 928 km – przed mostem w Kiezmarku. Od tego momentu można płynąć całą szerokością rzeki, oczywiście zachowując ostrożność. Znaki kilometrowe na białych tablicach nieregularnie pojawiają się na brzegach.



Nurt Wartki nurt Wisły (ok. 3 km/godz.) znacznie komplikuje szybkie manewry. Należy o tym pamiętać planując trasę rejsu.

Linie wysokiego napięcia Wszystkie linie wysokiego napięcia zawieszono powyżej 14 m, a wysokość światła najniższego mostu, nawet przy wysokiej wodzie, wynosi blisko 7 m.

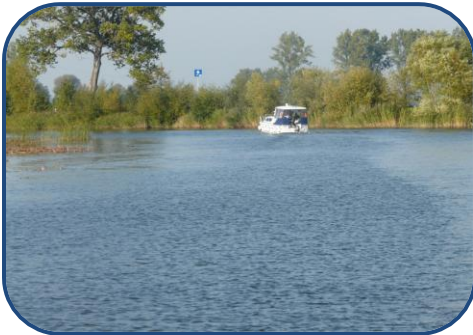
Wiatr Zagrożeniem dla wodniaków może okazać się wiatr. Przy silnym wietrze północnym, czyli z Zatoki Gdańskiej, na wodzie tworzą się fale, dochodzące do 1 m wysokości. Gdy zawiewa od południa, trzeba znacznie zwiększyć obroty silnika, by pokonać prąd i fale.

Poziom wód Problemem dla żeglugi po Wiśle są też wysokie stany wód i powódzie. Wówczas śluzy w Białej Górze, Gdańskiej Głowie, Przegalinie są zamykane, co odcina Wisłę od ramion delty i sprawia, że uchodzi w całości do Zatoki przez Przekop.

Uwaga! Wyjście na Zatokę Gdańską Przekopem to szlak dla doświadczonych żeglarzy. Fale, kamieniste brzegi, brak profesjonalnego oznakowania, zmienne głębokości na ujściu i liczne sieci rybackie każą zachować wzmogoną ostrożność.

SZKARPAWA

Szarpawa przepięknie meandruje wśród żuławskich równin. Ma płaskie, porośnięte szuwarami brzegi, a znaczna część terenu na południe od niej to depresja. To wschodnie, krótsze ramię delty Wisły zaczyna się od śluzy Gdańska Głowa (932,20 km Wisły) i po 25,4 km uchodzi do Zalewu Wiślanego w pobliżu wsi Ostonka. W połowie swego biegu (po 15,3 km) Szarpawa dzieli się swoimi wodami z Wisłą Królewiecką, która uchodzi do Zalewu Wiślanego, lecz nieco bardziej na północ.



Głębokość i szerokość Droga żeglowna Szarpawy zaliczana jest do II klasy, z gwarantowanym zanurzeniem na poziomie 1,6 m. Głębokość w nurcie dochodzi do 3,4 m i rzadko spada poniżej 2 m. Prąd jest prawie niewyczuwalny. Szarpawa rozlewa się do 100 m szerokości, a szlak żeglowny, wyznaczony bakenami, wynosi 30 m.

Mosty Szarpawa jest rzeką wygodną do żeglugi. Wszystkie mosty są zwodzone lub obrotowe, otwierane w określonych godzinach i na prośbę żeglujących. Chcąc zmieścić się pod zamkniętym mostem musimy brać pod uwagę zmienny poziom wody. W krótkim czasie występują wahania do 1 m, ze względu na tzw. cofkę wód z Zalewu Wiślanego i Morza Bałtyckiego.

Linie wysokiego napięcia Najniższa linia wysokiego napięcia zawieszona jest na wysokości 14 m.

Śluza Uwaga! W czasie wysokiego stanu wody na Wiśle śluza Gdańska Głowa może być zamknięta. W 2010 roku była nieczynna, aż dwa miesiące. Warto to sprawdzić przed planowanym rejsem.

Roślinność W miarę możliwości należy pływać środkiem rzeki. Zmniejsza to ryzyko wkręcania w śrubę roślinności i wpłynięcia w sieci rybackie zastawione przy brzegach. Roślinność wodna bywa uciążliwa na rozlewisku między mostami w Rybinie oraz przy ujściu rzeki do Zalewu Wiślanego. Mniej intensywnie niż na Nogacie rozmnaża się tu salwinia – pływająca paproć wodna, tworząca gęste, zielone dywany.

3. KANAŁ I PĘTLA W 7 DNI

Poniższy opis jest tylko propozycją trasy, można ją modyfikować i noce spędzać według naszego uznania. Będzie to intensywny rejs ale warty zrobienia. Siedem dni to minimum jakie potrzebujemy aby nacieszyć się naturą, zabytkami i wodą. Im więcej mamy dni do dyspozycji tym lepiej, ideał to 10 – 14dni (wtedy można odwiedzić również Gdańsk).

3.1 Miłomłyn – Buczyńiec (ok. 37km)

Swój rejs zaczynamy w Miłomłynie, niewielkim miasteczku o bogatej historii. W sobotę przejmujemy jacht a wieczór spędzamy przy ognisku gdzie gospodarze opowiedzą o miejscu i regionie, poczęstują lokalnymi specjałami (wędliny, sery itp.). Pieczona szynka lub prosię to nie problem, zorganizujemy jeśli dowiemy się o takiej potrzebie wcześniej. Przewodnik po Miłomłynie lub spływ kajakowy po pętli Miłomłyńskiej to też nie problem.



PRZYSTAŃ NA WYSPIE w Miłomłynie jest miejscem, które z przyjemnością gości żeglarzy, kajakarzy, motorowodniaków, rowerzystów i każdego podróżnika przemierzającego szlak Kanału Elbląskiego. Przystań oferuje postój łodzi przy pomocy, ciepły prysznic, miejsce do rozbicia namiotu i rozpalenia ogniska, a także wynajem kajaków. Miejsce to, z jednej strony kameralne i tonące w zieleni wiekowych grabów, lip i klonów, znajduje się niemal w centrum miasteczka, gdzie bez problemu zaopatrzysz się we wszystko, co jest niezbędne podczas wyprawy.

Jacht będzie przygotowany: naładowane aku, pełne zbiorniki paliwa i wody, jedyne o czym nie możemy zapomnieć, to prowiant. Jeśli nie przywieźliśmy go ze sobą to nie daleko przystani znajdują się: Lewiatan i Biedronka.

Ruszamy w niedzielę po śniadaniu (każda pora jest dobra – chcemy dotrzeć do Buczyńca, a to tylko 4 do 5h płynięcia i tylko od Nas zależy jak długo spędzimy na jeziorach, korzystając z uroków natury). Z przystani kierujemy się w lewo i już na początku uważając na roślinność wodną, a właściwie pod wodną. W sezonie letnim w okolicach przystani jest jej sporo, ale już po kilkudziesięciu metrach woda staje się bardziej przejrzysta. Po kilkuset metrach docieramy do pierwszego rozwidlenia szlaku, w lewo na Ostródę i Iławę, my płyniemy w prawo, mijając kilka dębów po prawej stronie. Wpływamy w pierwszy odcinek kanałowy, dość szeroki z zarośniętymi brzegami, na prawym brzegu mijamy kilka prywatnych, niewielki pomostów. 0,5km od przystani znajdują się pierwsze wrota bezpieczeństwa i dwa mosty (za mostami dość ostry zakręt w lewo). Pierwszy z mostów to tzw. stara siódemka: szerokość 3,6m, prześwit 3,5m, przydadzą się odbijacze i bosak. Drugi z mostów to nowa siódemka: szerokość 4,9m, prześwit 3,7m.

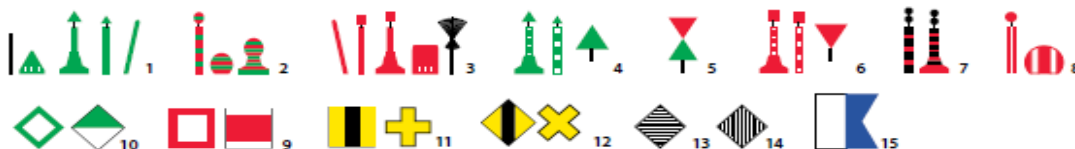


WROTA BEZPIECZEŃSTWA nazywane są również wrotami ochronnymi lub przeciwpowodziowymi. Zgodnie z nazwą mają chronić wody Kanału przed niekontrolowanym odpływem wody. W razie awarii służy Miłomłyn, ochronę stanowią Wrota Miłomłyn. Ponieważ Kanał przechodzi w dwóch miejscach w sztucznym nasypie-grobli, usypanej poprzez wody jeziora Karnickiego, lustro wody jezior jest poniżej lustra wody w Kanale. Gdyby więc nastąpiło przerwanie grobli, woda z Kanału zaczęłaby spływać do tych jezior. Chronią przed tym wrota Zagadka i Logowo. Wrota te w razie obniżenia poziomu wody w Kanale zablokują również odpływ z j. Jeziorak. Z kolei wrota Buczyniec umożliwiając, po ich zamknięciu, prowadzenie prac na pochylni Buczyniec a w przypadku spadku wody zablokują odpływ wody z j. Ruda Woda.

Po 3km i 20 minutach żeglugi wpływamy na pierwsze jezioro, następne 2km to jezioro Ilińsk. To co widzimy w momencie wypływania na te wody to półwysep, który musimy opłynąć. Przy mijaniu, kręcimy w lewo, kierując się na północ. Szlak jest oznaczony przez bojki. Czerwoną mijamy prawą burtą (oczywiście jak chcemy pokręcić się po jeziorze, obojowany szlak nas nie ogranicza, głębokości są znaczne, (biorąc pod uwagę 0,5m zanurzenie jachtu). Tor wodny biegnie przy lewym brzegu półwyspu (znajduje się tam kilka prywatnych pomostów).

Znaki wyznaczające granicę szlaku żeglownego na wodach śródlądowych

1. Lewa strona szlaku żeglownego
2. Rozgałęzienie szlaku żeglownego
3. Prawa strona szlaku żeglownego
4. Miejsce niebezpieczne przy lewym brzegu szlaku żeglownego
5. Miejsce niebezpieczne na środku szlaku żeglownego
6. Miejsce niebezpieczne przy prawym brzegu szlaku żeglownego
7. Znak odosobnionego bezpieczeństwa
8. Znak bezpiecznej wody
9. Przebieg szlaku żeglownego wzdłuż lewego brzegu
10. Przebieg szlaku żeglownego wzdłuż prawego brzegu
11. Przejście szlaku żeglownego od prawego do lewego brzegu
12. Przejście szlaku żeglownego od lewego do prawego brzegu
13. Znak ustawiony z lewej strony wyjścia z jeziora lub szerokiej drogi wodnej
14. Znak ustawiony z prawej strony wyjścia z jeziora lub szerokiej drogi wodnej
15. Flaga „A” Uwaga! Nurek pod wodą.



Na naszej trasie w znakomitej większości spotkamy, pływające czerwone walce i zielone stożki. Na Kanale Elbląskim tor wodny biegnie z południa na północ, płynąc z Miłomłyna do Elbląga, czerwień będziemy mijać po prawej stronie. Na Nogacie, płynąc od Zalewu w stronę Malborka, czerwień mijamy lewą burtą. Na Wiśle spotkamy tylko oznakowanie brzegowe (kwadraty, romby i krzyże). Na Szkarpiawie natomiast, płynąc ku Zalewowi czerwień zostawiamy po prawej burcie.

Kierujemy się na północ, mając pewność, że znajdziemy tam wejście do następnego odcinka kanałowego. Z daleka tego nie widać, ale w miarę zbliżania się, zauważymy przecinkę w trzcinach. Kanał łączący j. Ilińsk z j. Ruda Woda ma jakieś 2,5km i przechodzi przez trzy niewielkie jeziora (jeziora są niewielkie z mocno zarośniętymi brzegami, tylko na pierwszym zauważymy kilka prywatnych pomostów na prawym brzegu). Wpływając na pierwsze przepływamy pod mostem, miejsca tam ci dostatek, szerokość ok. 10m i prześwit 4,5m. Na jeziorkach nie ma bojek wyznaczających tor wodny ale znalezienie wejścia do następnego kanału

nie jest zbyt trudne. Na pierwszych dwóch, płynmy po prostu przed siebie, na ich końcach na pewno znajdziemy przecinkę w trzcinach. Na ostatnim, kierujemy się w lewo i też czeka nas most (szerokość 7,8m, prześwit 5,0m), za mostem zaczyna się j. Ruda Woda.



Okolo 13km długości, 1,5 do 2h żegluga, brzegi zalesione i porośnięte trzciną z kilkoma miejscami nadającymi się do postoju na dziko. Jezioro połączone Kanałem Bartnickim z j. Bartężek. W północnej części trochę cywilizacji, kilka kempingów i prywatnych pomostów, na wschodnim brzegu w okolicach Wilamowa.

Jezioro to ok. 13km spokojnej żegluga wyznaczanej przez bojki zielone i czerwone, tor wodny wskazuje kierunek, my możemy pływać praktycznie gdzie chcemy. Przy ładnej pogodzie warto zatrzymać się na akwenu nieco dłużej i pomoczyć ciało, woda jest naprawdę czysta. Brzegi są zalesione i zarośnięte, niemniej jednak znajdziemy kilka miejsc, nawet z piaskowymi plażami do podejścia, szczególnie na zachodnim brzegu. Po kilku minutach od wpłynięcia, mijamy spory pomost po prawej stronie, niestety zniszczony i niegwarantujący bezpiecznego postoju (ma nowego właściciela, miejmy nadzieję, że za jakiś czas będzie tam następne miejsce gdzie wodniacy będą mogli stanąć). Płynąc dalej, po kilku kilometrach na wschodnim brzegu natkniemy się na wejście do Kanału Bartnickiego (Kanał ma ok. 1km długości i łączy Rudą Wodę z j. Bartężek). Płyniemy dalej, oba brzegi mocno zalesione, tworząc wrażenie dzikości i niedostępności. Mniej więcej w połowie jeziora (może trochę dalej) mijamy po prawej stronie zatokę Drela, u wejścia do zatoki harcerze mają swoje miejsce, pomosty dostępne do cumowania.



WENEJCJA W porcie dostępne: energia elektryczna, wodowanie, czarter, zimowanie łodzi, WC, prysznic, kamping/hotel, paliwo (do 2 km), warsztat szkodniczy/mechaniczny.

Kawałek dalej, jeszcze trochę lasu i na wschodnim brzegu zaczyna się „cywilizacja”. Prywatne pomosty, niektóre zabudowane domkami ciągną się praktycznie aż do końca jeziora. Pod koniec jeziora będziemy mijać kilka niewielkich wysp (po lewej stronie). Tuż przed końcem jeziora, na zachodnim brzegu znajduje się pomost gminny, gminy Małdyty. Nie ma tam typowych miejsc cumowniczych ale postój na chwilę nie powinien nastęrczać problemów. Na miejscu bar i toi-toi.



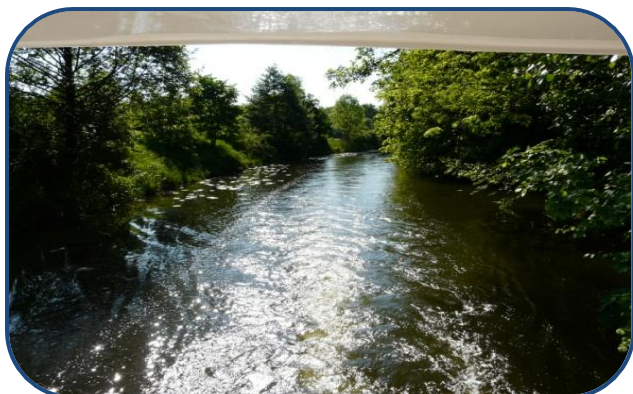
MAŁDYTY wieś położona w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie ostródzkim, w gminie Małdyty nad jeziorem Sambród i na trasie linii kolejowej Elbląg-Morąg-Olsztyn. Wieś wymieniana w dokumentach w 1350 jako osada pruska pod nazwą *Maudithen*. Nazwa osady wywodzi się od Prusa o imieniu „Maudyc” lub od rośliny (w litewskim ‘mauda’ to cykuta).

U wejścia do kanału mamy za sobą ok. 21km, a przed sobą niecałe 2km sztucznego kanału prowadzącego na j. Sambrodzkie. Kanał przecinają dwa mosty, pierwszy miniemy zaraz po wejściu w kanał (szerokość 4,8m, prześwit 5,2m), drugi, trochę węższy bo 4 metrowy z prześwitem lekko ponad 5m, po pokonaniu 2/3 drogi. Małdyty to miejscowość, którą mijamy, szkoda że nie znajdziemy tu typowej mariny lub chociaż pomostu miejskiego blisko centrum. Warto byłoby odwiedzić restaurację „Pod Kłobukiem” i spróbować pieczonych skórek ziemniaczanych z boczkiem, najlepiej stanąć pod drugim z mostów. Nie będzie to idealny postój, tym bardziej że brzegi są tam wzmacniane betonowymi płytami, ale na chwilę warto. Można też poszukać miejsca do postoju zaraz po wejściu na j. Sambrodzkie, gdzieś po prawej stronie, będzie trochę dalej do Kłobuka ale postój bezpieczniejszy.



ZAJAZD POD KŁOBUKIEM – restauracja w stylowym dworku. Miejsce po Kuchennych Rewolucjach, nie tylko dobrze karmi ale współpracując z lokalnymi producentami oferuje ich produkty pod swoim dachem. Ich zapiekane skórki ziemniaków z boczkiem to niebo w gębie.

Jeśli jednak chcemy płynąć dalej, po wyjściu na jezioro Sambrodzkie, kierujemy się w lewo, szukając bojek szlaku i zostawiając kępy trzciny i wyspę po prawej burcie.



Kanał z mocno zarośniętymi brzegami. Krzewa i drzewa wchodzą w światło kanału, uważać przy mijankach.

Po minięciu wysp i wodnych zarośli, trzymamy się prawego brzegu i szukamy przesmyku łączącego dwie części jeziora, który znajduje się mniej więcej w połowie akwenu, całe jezioro ma ok. 4,5km. Na drugiej części jeziora, kilka prywatnych domostw i pomostów na prawym brzegu.



Na j. Sambrodzkim nie znajdziemy przyjaznych miejsc do cumowania, brzegi bardzo zarośnięte i niedostępne. Szerokość jeziora to ok. 300m, tor oznaczony przez boje.

Wychodząc z jeziora, kręcimy lekko w lewo, następne 1,5km to wąski kanał prowadzący na j. Piniewskie, bardzo zarośnięte i niedające odpocząć sternikowi i załodze. To tu zaczyna się najbardziej zarośnięty odcinek szlaku.



Tuż przed wejście na j. Piniewskie mijamy dwa mosty, pod pierwszym mamy sprost miejsca, drugi to tylko 3,5m, znowu przydadzą się odbijache i bosak. Kanał cały czas kręci delikatnie w lewo. Zaraz za mostami wpływamy na j. Piniewskie.

Ale są i przyjemne miejsca, takim miejscem jest Karczemka, którą mijamy po lewej burcie. Przecinka w zaroślach wodnych to tor podejściowy do pomostu, może nie najmłodszego ale z możliwością zacumowania, jeśli nie chcemy gotować na jachcie to możemy tam zjeść (jeśli oczywiście nie stanęliśmy w Małdytach „Pod Kłobukiem”), do Buczyńca została może godzina pływnięcia. Podejście dość płytkie, podchodzić wolno, okresowo sprawdzając śrubę.



KARCZEMKA Nazwa najprawdopodobniej pochodzi od Karczmy, która stała mniej więcej w miejscu, w którym przebiega dziś droga krajowa nr 7. Prawdopodobnie dawniej wieś miała nazwę „Nadziejki” – od pruskiego tłumaczenia nazwy wsi. Początki osadnictwa datuje się na 2 połowę XIX w. Most znajdujący się we wsi nad Kanałem Elbląskim wybudowany został w roku 1875. Głównym budynkiem wsi był tartak, w którym w czasie wojny zatrudniano jeńców wojennych. W Karczemce swoją siedzibę miał nadzorca odcinka Kanału Elbląskiego. Znajdowała się tutaj również szkoła (obecnie budynek mieszkalny). Dziś znajduje się tam Wellness & Spa, właściciele nie są nastawieni na turystę wodnego, przez to pomost jest jaki jest, ale zacumować można i posilić się w restauracji.



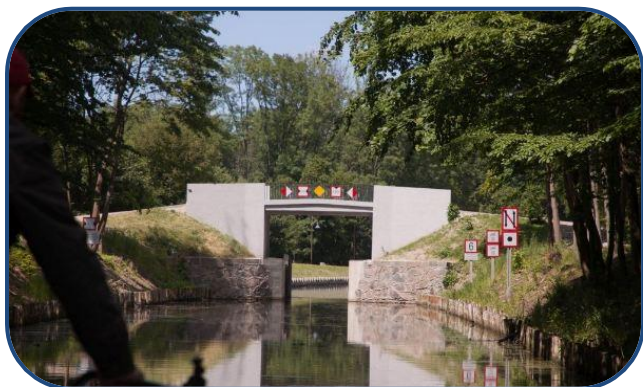
JEZIORO PINIEWSKIE płytkie i mocno zarośnięte. Podwodne rośliny utrudniają płynięcie. Koniczne częste czyszczenie śruby. Jezioro z wyznaczonym torem wodnym. Akwen ma ok. 1,5km długości. Podczas budowy Kanału Elbląskiego został wyrównany poziom wód w jeziorach wzdłuż szlaku do poziomu wody w Jezioraku, dzięki czemu niektóre z nich osiągnęły poziom wody niższy o nawet 5m od pierwotnego. Tak duży spadek poziomu wody dotyczy właśnie jeziora Pniewo oraz jeziora Sambród. Jezioro Pniewo w linii obecnego kanału Elbląskiego zarosło niemal całkowicie, przez co dzisiaj przepływamy w zasadzie przez niewielkie rozlewisko kanału, które na większości map nie ma nawet

Po minięciu jeziora Piniewskiego zostało nam ok. 6km do Buczyńca. Cały odcinek to sztuczny kanał. Pierwsze dwa kilometry to nic tylko zarośla na brzegach i w wodzie, tylko krokodyli brak. Pamiętajmy o okresowym czyszczeniu śruby i sprawdzamy chłodzenie silnika.



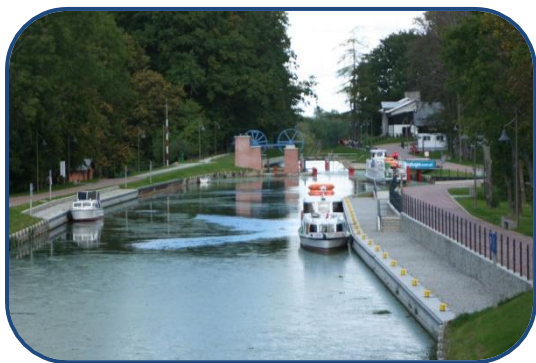
Przez zarośniętą część płyniemy wolno, kontrolując śrubę i czyszcząc co jakiś czas, nie czekając aż silnik sam stanie i wejdzie w stan awaryjny.

Jednak, większą część tego odcinka pokonujemy w malowniczym tunelu z drzew. Kilkaset metrów przed wrotami bezpieczeństwa może nas zaskoczyć manewrujący statek Białej Floty (jednostki Żeglugi Ostródzko - Elbląskiej), na lewym brzegu minimy niewielki pomosty i parkingi dla autobusów.



Wrota bezpieczeństwa przed samym Buczyńcem są dość wąskie, tylko 3,5m, nie przepływamy więc ich z biegu, traktujemy je raczej jak wejście do śluzy, a więc manewrujemy powoli, z wycuciem i z załogą gotową na dziobie, tym bardziej, że zaraz za wrotami cumujemy.

Jeśli zostajemy na noc, cumujemy na prawym brzegu (tam mamy dostęp do wody i prądu). Maszynownia znajduje się na brzegu lewym.



BUCZYNIC, tu nocujemy. Jeśli dotarliśmy przed zamknięciem muzeum warto je odwiedzić. To dobry czas na zapoznanie się z pochylniami, jak działają, jak inne jachty je przechodzą, podpytać obsługę o procedurę przejścia. Na górnej stacji dostęp do WC w godzinach otwarcia muzeum. Potem zostaje tylko Toi-Toi. Na dolnej stacji (kilkaset metrów), pole namiotowe. Właściciel obiecał, że sezonie 2017 ruszy z barem i pełnym węzłem sanitarnym. Ustalamy z innymi załogami kolejność przejścia, pamiętając, że pierwszeństwo mają statki białej floty. Opłatę za pochylnie robimy w maszynowni na drugim brzegu.

I tak zleciała niedziela, pokonaliśmy 37km, prawie całą część jeziorowo-kanalową mamy za sobą. Jutro przed nami 10km odcinka pochylniowego (2-2,5h intensywnych manewrów), jakieś 6km kanału i jezioro Druzno.

Oczywiście, jeśli do Buczyńca dotarliśmy w miarę wcześniej i mamy siły na dalszą żeglugę, możemy udać się dalej. Nocować między pochylniami (przy każdej jest niewielka keja postojowa) lub na ostatniej w Całunach lub nawet poasić się na dotarcie do Elbląga na wieczorne otwarcie mostu. Jeśli przyjdzie na nocować na którejś ze środkowych pochylni, polecamy Oleśnicę. Nieopodal, w Krasinie, hodują i karmią ślimakami. Gospodarze cieszą się z każdej wizyty.



SNAILS GARDEN – firma rodzinna, zajmująca się nie tylko hodowlą i przetwórstwem ślimaków. Prowadzi również Bistro Ślimaka, miejsce w którym ślimaki podawane są pod różną postacią. Ślimaki po Burgundzku, w boczkach, pierogi to tylko niektóre z propozycji. Na miejscu można także nabyć kosmetyki ze śluzu ślimaka lub obrobione tusze.

3.2 Buczyniec – Elbląg (ok. 30km)

Rejs, jak zwykle zaczynamy po śniadaniu. Pochylnie otwierane są o 0900 ale i tak pierwsze popłyną, a może bardziej pojedą, statki białej floty. Jeśli jesteśmy pierwsi po tych statkach mamy szansę ruszyć około 0930. Teoretycznie wiemy jak to zrobić, teraz czas na praktykę. Na ostatniej będziemy ekspertami.

Na podejściu do pierwszego wózka możemy spotkać dość gęsty kożuch z wodnej roślinności, uważajmy na silnik i ster strumieniowy (wkręcona roślinność może go uszkodzić).

W celu ułatwienia przejścia przygotowaliśmy krótką instrukcję, można ją znaleźć na naszych jachtach. Odcinki kanałowe mają długość od dwóch do trzech kilometrów, całe przejście zajmie nam 2-2,5km. Brzegi kanału zostały wzmocnione podczas ostatniego remontu, nie ma tu roślinności agresywnie wchodzącej w światło kanału ale jest niestety roślinność wodna. Szerokość dość spora, przynajmniej 9m, kilka mostów, wszystkie o szerokości większej niż 4m, obrotnic i możliwość spotkania statków białej floty (pamiętajmy, że pływają w grupach).



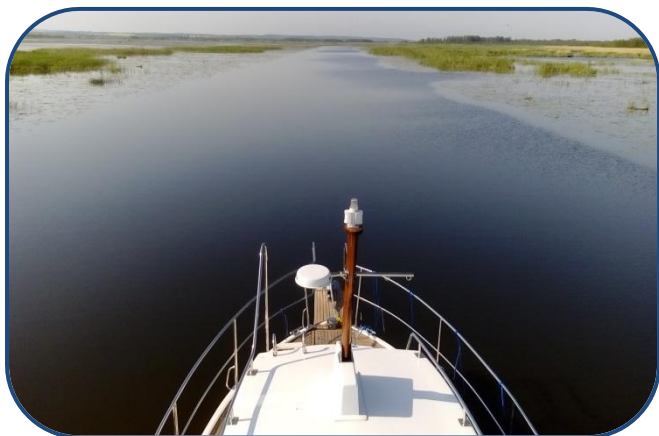
Z Całun, ostatniej pochylni do Elbląga mamy jakieś 20km, Elbląskie mosty są otwierane od 0700 do 2100, co dwie godziny. Tak zaplanujmy przelot aby trafić na otwarcie. Tym bardziej, że na j. Druzno warto płynąć wolno, może spotkamy orła bielika (warto przygotować aparat i lornetki).

Ale po kolei, na odcinku kanałowym do j. Druzno spotkamy sporo pływających roślinnych wysp (im bliżej jeziora, tym więcej), dopiero tor wodny na jeziorze jest stosunkowo czysty (choć pływające wyspy i tu mogą dać się we znaki), wyznaczony przez boje (czerwona – prawa burta, zielona – lewa). Kanałem pokonamy ok. 6km, wejście na j. Druzno to 52km od Miłomłyna.



Sześciokilometrowy, dość wąski odcinek z dwoma mostami po drodze.

Jezioro Druzna to kilku kilometrowy raj dla birdwatcherów, rezerwat ptactwa wodnego. Płytki i mocno zarośnięty akwen z wyznaczonym torem wodnym. Warto przygotować aparat i lornetki, na swojej drodze możemy spotkać statki białej floty lub miejscowych wędkarzy.



Płynąc torem wodnym wpływamy w rzekę Elbląg (Elblązkę), uchodzącą do Zalewy Wiślanego. Z tego miejsca mamy 5km do miasta. Pamiętajmy, że mosty są otwierane o nieparzystych godzinach. Przed dotarciem do centrum i mostów zwodzonych, miniemy dwa mosty obok siebie, stary kolejowy i drogowy. Jeszcze jeden most jest już w mieście, po jego minięciu zobaczymy mosty zwodzone. Nabrzeża które mijamy są w większości przemysłowe, nieprzystosowane do cumowania jachtów.



Po minięciu zabytkowego mostu kolejowego czeka nas ostry zakręt w prawo i most drogowy. Za mostem zaczyna się Elbląg, do centrum już tylko kawałek.

Do Elbląga docieramy wczesnym popołudniem, najlepszym miejscem do cumowania dla chcących zwiedzić miasto są Bulwary Króla Augusta, wyremontowane nabrzeże pomiędzy dwoma zwodzonymi mostami na wschodnim brzegu. Co prawda władze miasta nie pomyśleli o toaletach, czy prysznicach ale do prądu się podłączymy (w tym celu trzeba się zgłosić do obsługi, na pierwszym mijanym moście – postój i prąd darmowe – póki co).



Mosty zwodzone w Elblągu zostały oddane do eksploatacji w miejsce stałych kładek dla pieszych w sezonie 2013. Przed laty były w tym miejscu również mosty zwodzone. Niestety, nie zachowały się ich plany, dlatego odtworzono ich wygląd na podstawie zdjęć. W przeciwieństwie do mostów zwodzonych przed laty, na funkcjonujących obecnie mostach nie odbywa się normalny ruch pojazdów mechanicznych. Jeden z mostów służy wyłącznie dla pieszych, a na drugim jest dozwolony ruch jednokierunkowy.

W związku z tym iż z paliwem na szlaku jest słabo i mimo, że mamy go jeszcze sporo to warto wykorzystać fakt, że do stacji benzynowej jest ok. 0,5km. Przelejmy baniaczek do zbiornika głównego, a z baniaczkiem wybierzmy się po paliwo. To da nam względny spokój w trakcie dalszego rejsu.



Jeśli spóźnimy się na otwarcie mostów, tuż przed nimi po lewej burcie można stanąć. Co prawda nabrzeże ciągle pamięta stare czasy ale jakieś polery są i jest najbliżej do SPECJAL PUBU (przybytku serwującego lokalne piwo i całkiem dobre jedzenie). Oprócz pubu polecamy wdrapanie się na wieżę katedry z której rozciąga się wspaniały widok na całe miasto. Warto też odwiedzić muzeum archeologiczne (blisko bulwarów) i dowiedzieć się trochę o Wikingach i ich mieście TRUSO. Polecane knajpki to POD STRZECHĄ i POD BRAMĄ.

ELBLĄG to niemal 130-tysięczne miasto, leżące na styku dwóch krain geograficznych: Żuław Wiślanych i Wysoczyzny Elbląskiej. To jedno z najstarszych miast Polski. W roku 1237 nad brzegiem rzeki Elbląg Krzyżacy zbudowali zamek. Wokół niego wyrosła osada handlowa, która w 1246 r. otrzymała lubeckie prawa miejskie. Zamek pełnił wówczas funkcję siedziby krajowych mistrzów Zakonu Krzyżackiego. W XIV w. Elbląg stał się ważnym ośrodkiem portowym, należał do Hanzji, a jego mieszkańcy byli zamożni, o czym świadczą wyniki prac archeologicznych prowadzonych na Starym Mieście. Wykopaliska są także dowodem na istnienie kontaktów handlowych mieszkańców dawnego Elbląga m.in. z państwami niemieckimi, skandynawskimi, włoskimi, Anglią i Niderlandami. Od XV w. zacieśniały się kontakty miasta z Królestwem Polskim. Po bitwie pod Grunwaldem w 1410 r. elblążanie złożyli hołd Władysławowi Jagielle, ofiarowując mu zdobyty zamek krzyżacki, a w 1440 r. przystąpili do Związku Pruskiego zrzeszającego miasta niechętnie Krzyżakom. Do Korony Elbląg został przyłączony dopiero po pokoju toruńskim w 1466 r. Niestety lata przynależności do Rzeczypospolitej to w dziejach miasta czas wojen, zaraz i grabieży. Po I rozbiore Polski, w 1772 r., Elbląg został wcielony do państwa pruskiego. W 1945 r. Elbląg na powrót znalazł się w granicach Polski. Wskutek działań wojennych zniszczonych zostało jednak ok. 65% miasta, w tym zabytkowe kamieniczki w jego najstarszej części. Większość dotychczasowych mieszkańców opuściła Elbląg, a odbudowę przeprowadzili przesiedleńcy.

Jeśli zwiedzanie Elbląga mamy za sobą, mamy dwa wyjścia, albo nocujemy na bulwarach, w centrum starówki lub shiftujemy się do jachtklubu. To tylko 10 minut wodą, dalej w dół rzeki, tam znajdziemy pełny węzeł sanitarny. Minusy – musimy przepłynąć o konkretnej godzinie (otwarcie drugiego mostu), daleko do miasta, plusy – prysznic, nie jesteśmy związani żadną konkretną godziną udania się w dalszą podróż dnia następnego.



Marina Jachtklubu Elbląskiego znajduje się na zachodnim brzegu rzeki. Wejścia szukajmy za kilkaset metrów z mostem drogowym. Ma kształt kwadratu i sporo miejsc cumowniczych (miejscowi żeglarze na sezon przenoszą się na Zalew, więc miejsce znajdziemy zawsze. Cumujemy dziobem lub rufą między Y-bomami lub burtą (jest kilka takich miejsc). Dosłownie naprzeciwko wejścia do mariny, na drugim brzegu znajduje się BRYZA, harcerski ośrodek sportów wodnych, tam też znajdziemy miejsce cumownicze.

I tak kończymy drugi dzień naszego rejsu, pokonaliśmy około 30km, w tym zabytkowe pochylnie. Jutro pokonamy Kanał Jagielloński i Nogat docierając do Malborka.

3.3. Elbląg – Malbork (ok. 35km)

Jeśli nocowaliśmy na bulwarach pamiętajmy, że możemy ruszyć dopiero w czasie otwarcia drugiego mostu (pierwsze otwarcie o 0700 i dalej co dwie godziny – warto zgłosić fakt płynięcia obsłudze, bo nie otwierają mostu jak nie czekają żadne jednostki). Nocowanie w marinie ułatwia sprawę, wypływamy kiedy nam pasuje, pamiętając jednak, że aby dotrzeć do Malborka potrzebujemy ok. 5-6h i mamy dwie śluzy do przejścia (w wysokim sezonie działają do 1900, z drugiej śluzy mamy jakieś 0,5h płynięcia do miasta Krzyżaków).

Pierwszy, pięciokilometrowy odcinek to Kanał Jagielloński, wejście znajduje się dosłownie kilkadziesiąt metrów za mariną, szukajmy go po lewej burcie (woda na wprost prowadzi na Zalew). Na Kanale żadnych mostów (most z wrotami bezpieczeństwa dopiero minimy wchodząc na Nogat), brzegi zarośnięte i sporo wędkarzy, uważajmy na ich spławiki. Przed samymi wrotami dość ostry zakręt w prawo i to tu jest najwięcej osób moczących kije.



Kanał dość szeroki, zarośnięty na brzegach. Nie ma odczucia, że jest to kanał sztuczny. Po drodze żadnych przystani, może kilka kładek okolicznych wędkarzy.

Kanał kończy się wrotami bezpieczeństwa, przejście jest dość szerokie, ok. 6m, ale lekko zwolnić trzeba, za nimi będziemy już na Nogacie. Po ich minięciu kierujemy się w lewo.



Wrota przeciwpowodziowe w Bielniku są pozostałością po śluzach, które zostały zbudowane dla ochrony Elbląga przed wysoką wodą, napływającą od strony Nogatu. Obecnie z tych budowli hydrotechnicznych pozostały jedynie wrota przeciwpowodziowe (zlokalizowane w górnej głowie śluzy południowej). Do dzisiaj istniejące wrota przeciwpowodziowe usytuowane są pod mostem. Wrota obecnie są unieruchomione, przytwierdzone do muru głowy kotwami.

Nogat to leniwie płynąca rzeka i mimo że płyniemy pod prąd, praktycznie tego nie czujemy. Rzeka szeroka od 80 do 200m, tor wodny wyznaczony przez boje czerwone (mijane lewą burtą) i zielone. Brzegi zarośnięte ale z wieloma przecinkami. Sporo roślinności podwodnej, okresowo utrudniającej pracę silnika. Sprawdzajmy więc śrubę dość często. Pierwszy most mijamy po kilku minutach (pamiętajmy, że prześło żeglowne jest czytelnie oznaczone – trzy romby, środkowy żółty, dwa biało-czerwone po bokach – Kępki, najniższy most na rzece, przy wysokiej wodzie mamy 3,3m prześwitu, naszymi jachtami przeptniemy bez obaw). Na trasie żadnych miast i większych miejscowości (Jazowa przy drugim moście ze starym rozwalającym się pomostem po prawej stronie) tylko kilka niewielkich wiosek i zabudowań i wszechogarniająca sielskość.



Do pierwszej śluzy w Michałowie docieramy po około 1,5h. Warto zadzwonić z półgodzinnym wyprzedzeniem, wtedy obsługa przygotowuje otwarte wrota po naszej stronie. Jeśli po przybyciu napotkamy zamknięte wrota, można dać znać sygnałem dźwiękowym i pamiętajmy, że coś może wypłynąć ze śluzy, nie podpływajmy więc zbyt blisko. W drodze do Malborka, śluzy będą nas unosić. Obsługa, bardzo często otwiera tylko jedno wrota, więc na wejściu i wyjściu mamy jakieś 5m szerokości. Łapiemy się na biegowo i pracujemy linami gdy jacht jest unoszony. Pamiętajmy o bosaku i odbijaczach. Między śluzami musimy pokonać ok. 16km odcinek, ta część Nogatu może być zarośnięta, sprawdzajmy i czyścimy śrubę jak najczęściej.



ŚLUZA MICHAŁOWO: długość 57m, szerokość 9,54 m, maksymalny spad (różnica poziomów) wynosi 2,40m. Wrota obsługiwane są ręcznie. Oprócz śluzy jest oczywiście jaz.

ŚLUZA RAKOWIEC: długość 56,64 m, szerokość 9,60 m, maksymalny spad (różnica poziomów) jest największy wśród śluz na Nogacie i wynosi 2,85 m. Wrota obsługiwane są ręcznie. Oprócz śluzy jest oczywiście jaz, przy którym zlokalizowana jest elektrownia wodna.

Śluzy Szonowo, Rakowiec i Michałowo są śluzami komorowymi o konstrukcji betonowej, oblicowanej cegłą klinkierową z wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi z mechanizmami o napędzie ręcznym. Komora jest napełniana i opróżniana przez kanały obiegowe, umieszczone symetrycznie w głowie górnej i dolnej.

Przy śluzach spotkamy najwięcej roślinności wodnej pływającej, dbajmy o śrubę i chłodzenie sinika.



Obsługa śluz jest ze sobą w kontakcie, dzięki temu wiedzą jakiego ruchu się spodziewać, warto więc napomknąć w Rakowcu, że mamy zamiar nocować w Malborku. Dzięki temu śluzowi w Szonowie nie będą na nas czekać.

Z Rakowca do Malborka to tylko kilka kilometrów i jakieś pół godzinki płynięcia. Tu rzeka jest dość szeroka, po lewej burcie będziemy mijać przemysłową część miasta. W Malborku jest kilka miejsc dostępnych dla jachtów, najlepszym jest jednak marina Pętli Żuławskiej, trudno jej nie zauważyć, płynimy blisko lewego brzegu to na pewno ją znajdziemy. Przy zamku jest niewielka keja, niestety ceny są tam przeogromne, po to by trzymać miejsce dla tramwaju wodnego kursującego po Nogacie.



Marina lekko poza miastem ale nie na tyle żeby był to jakiś problem. Tuż obok park linowy, kawałek dalej zaczynają się restauracje i bary. Do zamku dotrzemy po 10-15 minutach. W samej marinie, ceny przystępne, pełny węzeł sanitarny, możliwość podłączenie się do prądu.

Cumujemy dziobem lub rufą przy Y-boomach.

I jesteśmy w Malborku, mamy cały wieczór na knajpkowanie. Tym bardziej, że z rana nigdzie nie płyniemy, trzeba zwiedzić zamek. Zaplanujmy wypłynięcia na wczesne popołudnie, do zrobienia mamy tylko 20km i jedną śluzę, wyrobimy się w max trzy godzinki.



MALBORK: miasto w północnej Polsce, w województwie pomorskim nad Nogatem. Siedziba powiatu malborskiego. Ślady osadnictwa w miejscu dzisiejszego Malborka datowane są na młodszą epokę kamienia. Intensywniejsze zasiedlenie nastąpiło w X wieku, gdy zbudowano niewielki gród w Malborku-Wielbarku^[3]. Po odzyskaniu Pomorza Wschodniego przez księcia Kazimierza Odnowiciela, z jego inicjatywy w XI wieku w pobliżu dzisiejszego Malborka zbudowano duży gród w Węgrach, przy którym rozwinął się największy na tym obszarze ośrodek handlowo-gospodarczy. W czasach panowania Bolesława Śmiałego Pomorze Wschodnie zostało utracone przez Polskę, a okoliczne ziemie znalazły się pod kontrolą lokalnych władców pomorskich. W połowie XII wieku gród w Węgrach został zniszczony przez plemiona pruskie i przestał istnieć^[3], jednak część terenów położonych nad Nogatem została odzyskana przez książąt pomorskich. Za ich sprawą na prawym brzegu Nogatu powstał gród Zantyr. Na skutek polityki Sambora, jednego z dwóch braci księcia Świętopętki, Zantyr подарowano Zakonowi Krzyżackiemu w 1250. Około 1274 Krzyżacy zaczęli wznosić, częściowo z materiałów uzyskanych z rozbiórki starych zabudowań klasztornych grodu w Zantyrze, silnie ufortyfikowany zamek w dolnym biegu Nogatu. Budowany zamek i otaczające go miasto nazwano Marienburg, czyli gród

3.3 Malbork – Biała Góra (ok. 20km)

Po Zamku i obiedzie płyniemy dalej, dzisiaj dotrzemy do Białej Góry, śluzy łączącej Wisłę z Nogatem. Po drodze do zrobienia mamy jedną śluzę w Szonowie, do której mamy 5km, kilka mostów minimy tylko w mieście (w tym kolejowy i kładkę dla pieszych).



ŚLUZA SZONOWO: długość 57,33 m, szerokość 9,58 m, maksymalny spad (różnica poziomów) wynosi 2,10 m. Wrota obsługiwane są ręcznie.

Procedura przejścia taka sama jak na śluzach mijanych dzień wcześniej.

Podczas dalszej żeglugi, jak to na Nogacie, dominuje sielskość. Niewiele oznak cywilizacji, kilka wiosek w większości oddalonych od rzeki. Z Szonowa do miejsca następnego noclegu mamy ok. 15km. W Białej Górze czeka na nas przystań Pętli Żuławskiej a w niej, pełny węzeł sanitarny, prąd, woda, miejsce na ognisko.



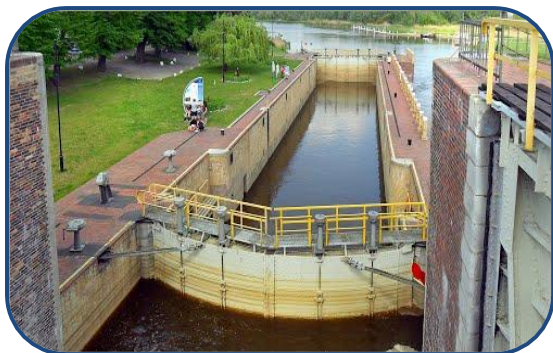
Cumujemy burtą. Na przystani dostępne 17 miejsc postojowych i miejsce do cumowania statku pasażerskiego. Maksymalna długość jachtu 15 mb.

I tak minął nam czwarty dzień żeglugi, odpocznijmy, jutro najdłuższy odcinek do pokonania i dzika Wisła. Do pokonania będziemy mieli ok. 42km Wisły i 15km Szkarpany, do tego dwie śluzy. Przed wyruszeniem w dalszą drogę warto sprawdzić komunikaty nawigacyjne RZGW, stan Wisły i czy śluza w Gdańskiej Głowie (wejście na Szkarpanę) działa normalnie, tak żebyśmy nie utknęli na Wiśle. Pamiętajmy też o paliwie.

3.4 Biała Góra – Rybina (ok. 57km)

Dzisiaj czeka nas najtrudniejszy nautycznie odcinek naszego rejsu. Wisła to pół dzika rzeka, zmienna i nieprzewidywalna. Przed wejściem na nią należy sprawdzić pogodę, komunikaty nawigacyjne RZGW. Cumowanie na dziko jest zabronione, jedyne miejsce gdzie bezpiecznie możemy stanąć to przystań jachtowa w Tczewie. Będziemy płynąć z prądem, więc uzyskana prędkość będzie o 2/3km większa.

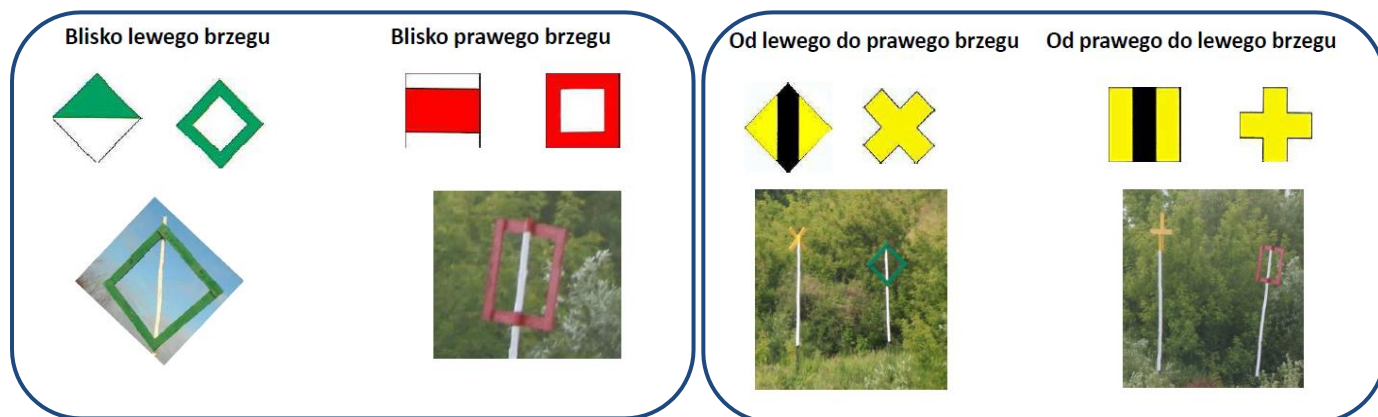
Ruszamy, jak zwykle po śniadaniu, im szybciej tym lepiej, szczególnie gdy chcemy zrobić krótki postój w Tczewie i podzielić trasę na dwie części. Śluza zaczyna swoją pracę o 0800, po jej opuszczeniu kierujemy się od razu ku lewemu brzegowi Wisły.



Śluza w Białej Górze jest pierwszą z czterech śluz tzw. kaskady Nogatu, w kierunku od Wisły do Zalewu Wiślanego. Kolejne to Szonowo, Rakowiec i Michałowo. Wymiary komór śluz są takie same lub bardzo podobne. W przypadku śluzy Biała Góra wynoszą: długość 57m, szerokość 9,53 m. Maksymalny spad (różnica poziomów) wynosi aż 4,10 m i jest największy wśród śluz na Nogacie. Śluza Biała Góra jest śluzą komorową o konstrukcji betonowej, oblicowanej cegłą klinkierową z wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi z mechanizmami o napędzie ręcznym. Komora jest napełniana i opróżniana przez kanały obiegowe, umieszczone symetrycznie w głowie górnej i dolnej. Zamknięcia kanałów stanowi ą zasady o napędzie ręcznym. Śluza ma nietypową konstrukcję dzięki czterem parom wrot wspornych (po dwie pary w głowie górnej i dolnej), które umożliwiają śluzowania jednostek zarówno przy stanach Wisły wyższych jak i niższych niż w Nogacie.

Dolną Wisłą pływamy jak po uregulowanej rzece, od jednego brzegu do brzegu przeciwnego, następnie wzdłuż brzegu (od kilkuset metrów do kilku kilometrów, co zależy od ostrości łuku rzeki) do kolejnych znaków i przejścia na przeciwną stronę. Płynąc wzdłuż brzegu trzeba zachować bezpieczną odległość (od kilkudziesięciu do 200 metrów), z uwagi na niebezpieczne ostrogi regulacyjne. Należy uważnie „czytać wodę” i analizować jej zaburzenia, gdyż podczas płynięcia z nurtem uderzenie w kamienie

może być bardzo groźne. Na dolnym odcinku Wisły obowiązuje oznakowanie brzegowe. Niestety latem trudne do odczytania, konieczność korzystania z lornetki, zaangażowany będzie nie tylko sternik. Przy niskich stanach wody pływanie zgodnie ze znakami jest absolutnie konieczne! Oznaczenie brzegowe kończy się na 928 km – przed mostem w Kiezmarku. Od tego momentu można płynąć całą szerokością rzeki, oczywiście zachowując ostrożność. Znaki kilometrowe na białych tablicach nieregularnie pojawiają się na brzegach.



Do Tczewa mamy wodą około 20km, dodając czas słuzowania możemy tam być po 2/2,5h. Ok. 5km przed Tczewem będziemy mijać most drogowy. Miasto i przystanie znajduje się na wschodnim brzegu. Pamiętajmy, że cumujemy pod prąd.

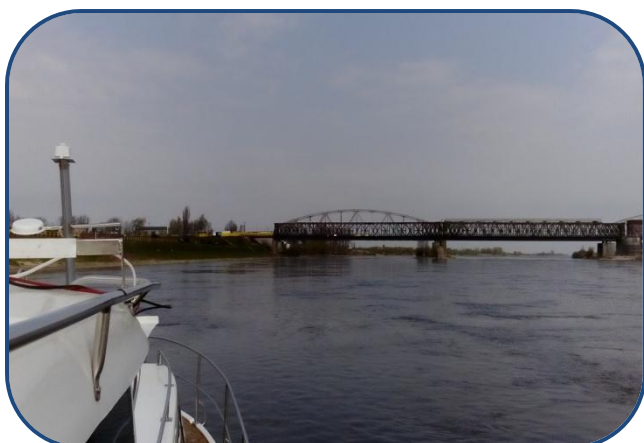


TCZEW: Miasto położone nad Wisłą, w regionie Kociewie, drugim obok Kaszub regionie Pomorza Gdańskiego. Jest jednym z najstarszych miast na Pomorzu, jego historia sięga 1198 roku. Jest to węzeł komunikacyjny Polski północnej, leżący przy skrzyżowaniu szlaku Śląsk – Bałtyk i Berlin – Królewiec. Osadnictwo na terenie Tczewa należało do najstarszych na Pomorzu Gdańskim. Znaleźiska archeologiczne wskazują, że okolice Tczewa były zasiedlone przez człowieka już ok. 3000-1700 lat p.n.e. (młodsza epoka kamienna – kultura pucharów lejkowatych). O ciągłości osadniczej świadczą ozdoby i narzędzia z okresu Hallstatt D (500-400 lat p.n.e.), cmentarzysko z okresu rzymskiego oraz ślady osady wczesnośredniowiecznej. Ciekawostką jest, że w mieście urodził się Grzegorz Ciechowski, czyli Obywatel GC i lider zespołu Republika.



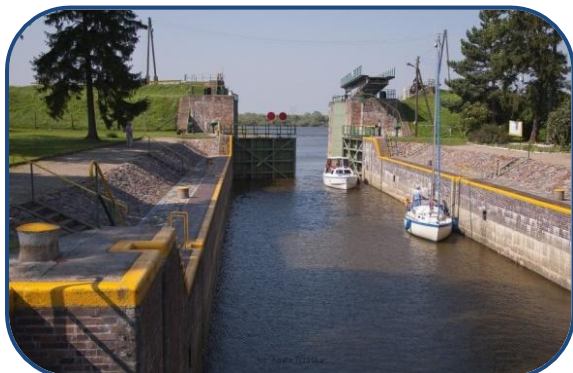
Wygodny pomost dla jachtów, wykonany z pływających pontonów betonowych, od strony brzegu prowadzonych na palach. Zapewnia bezpieczny postój jednostkom o małej, wolnej burcie, niezależnie od zmiennych stanów wody. Dostępna jest woda i prąd. Na lądzie znajdują się: budynek z toaletami i prysznicami, restauracja i kawiarnia. Stąd tylko dwa kroki na stare miasto. Podchodzić pod prąd Wisły.

Na wysokości miasta minie my tzw. Mosty Tczewskie , kolejowe i drogowy.



MOSTY TCZEWSKIE: Stary kolejowy most tczewski, który wybudowano w latach 1851-1857, miał pierwotnie 785 m długości. Był najdłuższy w Europie! W 1891 r. postawiono obok drugi most kolejowy. Od tamtej pory starszy służy wyłącznie jako most drogowy. Po przesunięciu wschodnich przyczółków w 1911 r. mosty, komunikacyjne atrakcje Tczewa, osiągnęły długość ponad 1km. Nowszym z nich niezmiennie kursują pociągi PKP. Jego neogotyckie wieże znają doskonale wszyscy udający się koleją w stronę Gdańska. Starym mostem odbywa się lokalny ruch lżejszych pojazdów.

Z Tczewa do śluzy Gdańska Głowa mamy dwadzieścia kilka kilometrów, czyli ok. 1,5 do 2h. Tak planujemy rejs aby zdążyć ją przejść, czynna jest do późna tylko w lipcu i sierpniu. Zresztą, żeby do Rybiny dopłynąć o sensownej godzinie bądźmy w śluzie najpóźniej o 1800. Na 930km Wisły minie my most drogowy w Kiezmorku, stąd już tylko lekko ponad kilometr do śluzy.



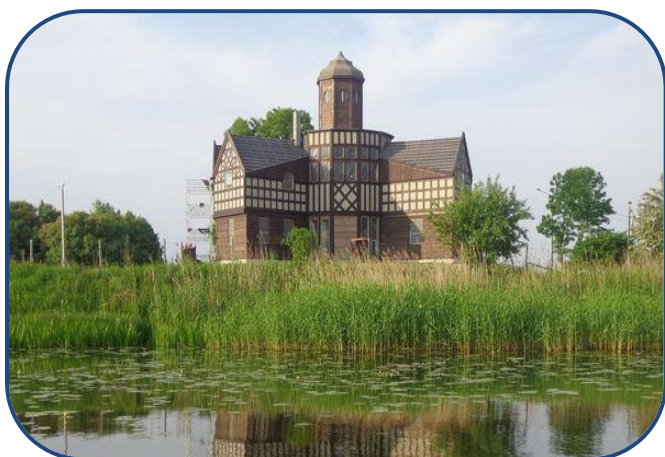
ŚLUZA GDAŃSKA GŁOWA to początek Szkarpały. Jest to zabytkowa budowla. Kilka lat temu przeszła gruntowny remont a w 2004 roku modernizację, polegającą na zamontowaniu w głowie śluzy dodatkowych wrót - wynurzających się spod wody. Umożliwia to śluzowanie dużym, przeszło stumetrowym statkom pasażerskim. Od strony Wisły zbudowane są - wyraźnie wyższe od wrót śluzy - wrota przeciwpowodziowe. Chociaż najczęściej są one otwarte, to przy wysokiej, powodziowej wodzie oraz w sezonie zimowym są zamknięte na stałe

Wpływamy na Szkarpałę, do miejsca noclegu, Rybiny zostało ok. 15km. Płyniemy z prądem, choć go nie wyczuwamy, czerwone boje mijamy prawą burtą, rzeka snuje się sielsko, nie sprawiając większych problemów. Do Drewnicy mamy niecałe trzy kilometry, minie my tam pierwszy z mostów zwodzonych, otwierany jest o konkretnych godzinach, jest jednak na tyle wysoko, ponad 3m, że przy normalnych stanach wody spokojnie pod nim przepłyniemy (sprawdźmy jednak stan wody, żeby nie było zaskoczenia).



Prześló zamkniętego mostu znajduje się na wysokości ok. 3,0 m, przy wysokiej wodzie. Można zatrzymać się przy pomostach, przed i za mostem. Powstały one w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”. Pomost na lewym brzegu ułatwi dotarcie do budki obsługi mostu i do kultowej restauracji *Szkarpałwianka*.

Kilkaset metrów za mostem mijamy po prawej burcie prywatną przystań, postój za zgodą właściciela. Kilka kilometrów dalej na lewym brzegu mijamy dość ciekawy budynek, jest to stacja w Żabim Brzegu. Na razie jest w budowie ale w przyszłości będzie to następne miejsce gdzie będzie można zacumować.



STANICA dostępna będzie dla miłośników żeglugi rzecznej, żuławskiej tradycji i Machandla. Do wzniesienia stacji wykorzystano tradycyjną drewnianą konstrukcję słupowo-ryglową stężoną kołkami, niegdyś powszechną na Żuławach. Projekt poprzedzono audytem zachowanych, żuławskich zabytków budownictwa drewnianego z początku XVIII wieku oraz materiałów źródłowych odnoszących się do inwestycji rzecznych.

Następne 10km, to spokój i cisza, zarośnięte brzegi i leniwy nurt. Tuż przed przystanią w Rybinie mijamy most obrotowy kolei wąskotorowej.



Most uruchamiany jest ręcznie za pomocą kół zębatych i przekładni. Przejżdża po nim kolejka kursująca w okresie wakacyjnym z Nowego Dworu Gdańskiego do Stegny i na Mierzęję Wiślaną. Most zamykany jest dla żeglugi na czas przejazdu kolejki. Gdy most jest zamknięty, wysokość prześwitu wynosi ok. 2,2 m i zależy od poziomu wody na Szkarprawie.

Za mostem wypatrujemy już przystani, znajduje się na lewym brzegu. Tam nocujemy, możemy być dumni, zrobiliśmy Wisłę i najdłuższy odcinek naszego rejsu. Za nami prawie 60km, następnego dnia musimy dotrzeć do Całun. Z przystani widać jak Szkarpawa się „rozdziela”, rzeka na lewo to Wisła Królewiecka, prowadząca do Kątów Rybackich i dalej na Zalew, my popłyniemy prosto.



Przystań składa się z nabrzeża o długości 100 m do obsługi statków pasażerskich białej floty oraz trzech pomostów cumowniczych przy mostach zwodzonych na Szkarprawie i Wiśle Królewieckiej.

3.5 Rybina – Całuny (ok. 45km)

Zanim ruszymy, zaplanujmy rejs. Do zrobienia mamy ok. 45km, kilka zwodzonych mostów (otwieranych o konkretnych godzinach), do tego ponownie Elbląg i znane nam już j. Druzno. Całość zajmie nam ok. 6h, pierwsze otwarcie mostu jest o 0940 i jest to najlepszy czas na przepłynięcie (zaczniemy się przed nim kręcić chwilę przed, tak żeby obsługa wiedziała, że chcemy przepłynąć). Jak po drodze przyciśniemy to mamy szansę zdążyć na mosty Elbląskie o 1300, choć nigdzie się nie spieszymy i wolnym płynięciem na pewno do nich dotrzemy na 1500.



Żółty most osadzony na drewnianych palach. Pierwotnie przesła mostu podnoszone były ręcznie, dziś za pomocą silników elektrycznych. Wysokość prześwitu zamkniętego mostu wynosi ok. 2,58 m i jest uzależniona od poziomu wody.

Kilometr za mostem, po prawej burcie minimy ujście Tugi, rzeki prowadzącej do Nowego Dworu Gdańskiego. Znajduje się tam również stacja policji wodnej.



Szkarpawa przepięknie meandruje wśród żuławskich równin. Ma płaskie, porośnięte szuwarami brzegi, a znaczna część terenu na południe od niej to depresja. To wschodnie, krótsze ramię delty Wisły zaczyna się od śluzy Gdańska Głowa (932,20 km Wisły) i po 25,4 km uchodzi do Zalewu Wiślanego w pobliżu wsi Osłonka. W połowie swego biegu (po 15,3 km) Szkarpawa dzieli się swoimi wodami z Wisłą Królewiecką, która uchodzi do Zalewu Wiślanego, lecz nieco bardziej na północ.

Po około godzinie płynięcia na prawym brzegu ujrzymy przystań w Osłonce, zwolnijmy jak będziemy przepływać aby nie tworzyć fali i nie rozbujać cumujących tam jachtów. Rzeka nadal płynie leniwie, pamiętajmy że czerwone boje mijamy prawą burtą.



Przy pomoście znajduje się 6 miejsc postojowych przy maksymalnej długości jachtu do 7 mb. Na miejscu pełny węzeł sanitarny i miejsce na ognisko.

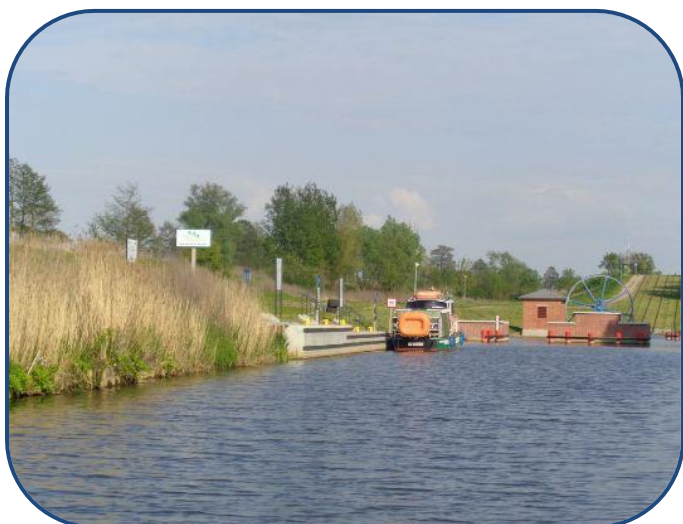
Po kilku następnych kilometrach dołyniemy do ujścia obu rzek do Zalewu, Szkarpawy i Nogatu, wejście do Nogatu szukajmy po prawej stronie. Pamiętajmy, że na Szkarpawie płynęliśmy z prądem i czerwone boje mijaliśmy po prawej burcie, na Nogacie będziemy płynąć pod prąd, więc czerwone boje zostawiamy po lewej burcie.



Tego odcinka Nogatu jeszcze nie znamy, przed nami 10km rzeki dość szerokiej z zarośniętymi mocno brzegami, chwilami mamy wrażenie, że brzegów nie ma, są tylko wodne chaszczki. Po lewej burcie będziemy mijać Rezerwat Ujścia Nogatu, wygląda to jak uschnięty las. Po drodze sporo rozlewisk i kładek z wędkarzami. Po godzinnym pobycie na rzece trafiamy na wejście do Kanału Jagiellońskiego, które już znamy, tu zaczynaliśmy Pętłę kilka dni temu. Wpływamy w Kanał i po około 45 minutach jesteśmy w Elblągu. Miasto też już znamy i wiemy gdzie stanąć jeśli tego chcemy. Pamiętajmy, że mosty otwierane są o nieparzystych godzinach.

Do Całun, pierwszej pochylni, mamy jakieś 2h płynięcia, możemy znowu pokręcić się po Elblągu i popłynąć na otwartych mostach o 1700 lub nawet o 1900. Jeśli zdecydujemy się zostać pamiętajmy, że aby dotrzeć do Miłomłyn na 1500/1600 musimy przepłynąć mosty o 0700. Będąc w Elblągu warto ponownie skoczyć na stację benzynową i lekko dopełnić baniaczek. Wiemy gdzie.

Płyniemy jednak dalej, w Całunach jesteśmy pod wieczór, cumujemy przy kei postojowej dolnej stacji, na lewym brzegu, i tam nocujemy, na brzegu znajdziemy toi-toi, kilka ławek i miejsce na ognisko. Tak minął nam piątek, szósty dzień naszego rejsu. Jutro przed nami powrót do Miłomłyn.



W koło zupełna pustka, cisza i sielskość. Czasami nocują tam inne załogi, nic tak nie integruje jak wspólne biesiadowanie przy ognisku.

3.6 Całuny – Miłomłyn (ok. 47km)

Sobota rano, przed nami pochylnie, kanały i jeziora które już znamy. Ruszamy o 0900, jak tylko pochylnie ruszą, mamy szansę być w Miłomłynie na 1500/1600. Podczas ostatniego przelotu przygotujmy jacht do zdania. Mamy sporo czasu na wysprzątanie go w środku, umycie pokładu itp. Na przystani w Miłomłynie zostanie tylko opróżnienie i wyczyszczenie WC chemicznego.