

Z Berlina na Zalew Wiślany

Dwanaście dni zajęło motorowodniakom z Elbląga opłynięcie Berlina i przepłynięcie Międzynarodową Drogą Wodną E 70 na Zalew Wiślany i do Elbląga. To chyba pierwsza ekspedycja, której celem było poznanie warunków żeglugowych na tej drodze wodnej z perspektywy potrzeb turysty-wodniaka.



Rys. 1: Mapa rejsu z podziałem na codzienne etapy

Pierścień Berliński

Wystartowaliśmy 24 czerwca w Kostrzynie nad Odrą. Przystań Delfin nieźle przygotowana, z toaletami i dostępem do prądu. Szybko dostajemy się nad Odrę. Za chwilę czeka nas pierwsza przygoda: jeden z silników przestaje pracować i „Ventus” zostaje zepchnięty na brzeg. Na szczęście mamy dwa silniki zapasowe – szybka wymiana, asystująca „Casablanca” wyciąga nas z brzegu i płyniemy dalej.

Po sześciu godzinach samotnej wędrówki po Odrze (po drodze nie spotkaliśmy żadnej jednostki pływającej!), na wysokości Cedyni wchodzimy na zbudowany w 1914 roku, 83. km Kanał Odra-Hawela. Od razu pojawia się ruch na wodzie. Sporo łodzi motorowych oraz barek. Co ciekawe, **najwięcej barek pływających po niemieckich drogach wodnych należy do armatorów polskich**: z Wrocławia, Szczecina i Bydgoszczy. Niepotrzebne w Polsce, znalazły zatrudnienie w Niemczech.



Rys. 2: Na niemieckich kanałach pływają przede wszystkim polskie barki.

Jedną z większych atrakcji jest **Podnośnia Niederfinow**. Ta niezwykła konstrukcja powstała w latach 1927-1934. Basen śluzowy długi na 97 metrów w ciągu 5 minut - wraz z wodą - podnoszony jest na potężnych linach na wysokość 36 metrów, gdzie czeka na podróżnych dalszy odcinek kanału.



Rys. 3: Podnośnia Niederfinow to jeden z najciekawszych obiektów hydrotechnicznych na świecie.

Po przebyciu 38 km, dwóch śluz i wspomnianej podnośni docieramy do Marienwerder. Mamy tu prąd i ciepły prysznic (3 minuty z 1 euro).

Następnego dnia (25 czerwca) docieramy do Berlina. Po drodze nieco błądzimy, bo Jezioro Tegeler z labiryntem utworzonym przez wysepki nie jest łatwe do przepłynięcia. Docierając Kanałem Hohenzolernów do centrum mijamy kilometry nabrzeży i wiele polskich barek.



Rys. 4: Autor na tle Berlina widzianego ze Szprewy.

Prawdziwą ucztą jest płynięcie Szprewą przez centrum Berlina. Wspaniałe budowle wyrastają wprost z rzeki, bądź z bulwarów pełnych berlińczyków spędzających tu popołudnia i wieczory. Na rzece mnóstwo statków motorowych i wycieczkowych, na których Niemcy bawią się, konferują i podróżują.



Rys. 5: Berlin widziany z rzeki jest piękny.



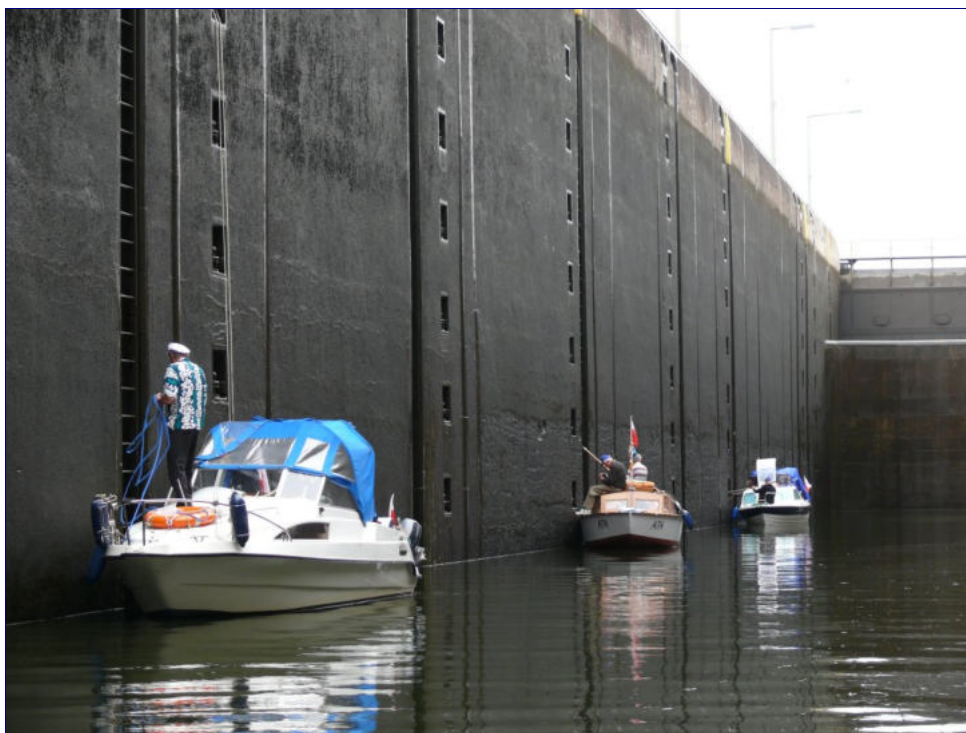
Rys. 6: Berlińczycy na Szprewie spędzają dużo czasu.

26 czerwca opływamy Berlin od południa: Kanałem Odra-Szprewa. Nieco mniej barek niż na północy. W Fürstenwalde, w zatoczce firmy produkującej i wynajmującej hausbooty cumujemy na noc. Firma należy do Polaka, który bardzo życzliwie przyjmuje rodaków.



Rys. 7: Na przystani w Fürstenwalde. Na pierwszym planie Teresa Nowak na Casablance.

27 czerwca zatrzymujemy się na chwilę w Eisenhüttenstadt. Miasto poprzedza wiele kilometrów nabrzeży przemysłowych. Za śluzą, która obniża naszą trasę o 13 metrów czekają nowiuteńkie pomosty. Nad pomostami sympatyczne restauracje. 200 metrów dalej wpływamy na Odrę.



Rys. 8: Śluza w Eisenhüttenstadt - 13 metrów w dół w kilka minut.

Zaczyna się drugi etap naszego rejsu: polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70. Nocujemy w Słubicach, w starorzeczu cumując przy dość nieprzyjaznym dla wodniaków nabrzeżu. Po drugiej stronie tętni nocne życie miasta.



„Rys. 9: Polska. Pierwsze cumowanie w Słubicach. W krzakach.

Łącznie, na trasie tzw. **Pierścienia Berlińskiego** przepłynęliśmy ok. 300 km, pokonując m.in. 11 śluz i podnośnię. Wszystkie są zautomatyzowane, a wjazd reguluje sygnalizacja świetlna, podobna do drogowej. Nigdzie nie czekaliśmy dłużej niż pół godziny.

Polska część MDW E 70

Na początku ostatniej dekady XX wieku wytyczono w Europie (Konwencją AGN) kilkanaście tras śródlądowych, które mają przejmować przewozy ładunków masowych z autostrad i kolei. Trzy z tych tras przebiegają przez Polskę: Odrą na Dunaj (E 30), Wisłą i Bugiem na Morze Czarne (E 40) i z Antwerpii, przez Berlin, Zalew Wiślany, Kaliningrad do Kłajpedy (E 70). Polski odcinek E 70 o długości niemal 500 km biegnie Odrą, Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą, Wisłą, Szкарpawą, Zalewem Wiślanym i rzeką Elbląg. Rok temu w Kadynach sześciu marszałków podpisało deklarację działań na rzecz rewitalizacji tej drogi wodnej. Ten rejs wpisuje się w działania na rzecz powrotu żeglugi turystycznej na nasze rzeki.

Na Warcie

28 czerwca, niedziela. Na początek, 35 km Odrą. Łącznie **Odrą przepłynęliśmy ok. 100 km nie spotykając ŻADNEJ jednostki pływającej** – ani barki, ani łodzi turystycznej. A przecież to najważniejszy wodny szlak transportowy w Polsce!

Pierwszym przystankiem na Warcie jest Kostrzyn i znajoma przystań „Delfin”. Niestety, w niedzielne południe nikogo w przystani nie ma. Dostęp do toalety, wody, prądu zamknięty na klucz. „Całujemy klamkę” i płyniemy dalej.

Na wodzie pustki. Po trzech kilometrach pojawia się motorówka, po 11 - kajak, na 36 km jakiś szalony właściciel łodzi wyposażonej w potężny silnik „kręci bączki”. I to wszystko na ponad 100 kilometrowej trasie!

Charakterystyczny jest brak wsi i miasteczek nad wodą. Tu dopiero czuję co to znaczy, że Polska odwróciła się do wody plecami. Inaczej niż w Niemczech, gdzie nad wodą stoi mnóstwo osiedli i rzędy domków z pomostami i marinami.

Po ok. 50 km docieramy do Gorzowa. Piękne nowe nabrzeże, ze schodami aż do rzeki i dopracowaną architekturą. Cumujemy. Szukamy toalet, możliwości podłączenia się do prądu... nic tu nie znajdujemy. 11 godzin na wodzie i żadnej możliwości załatwienia najpowszechniejszych potrzeb.



Rys. 10: Gorzów Wielkopolski z pięknymi nabrzeżami, ale infrastruktura dla wodniaków dopiero w planach.

Postanawiamy płynąć dalej. Z brzegu ktoś krzyczy: uważajcie na mielizny! Dostrzegamy zielone boje – ostrzegamy inne łodzie. Mijamy niebezpieczne miejsce.

Nagle coś zachrobotało pod wodą. – Jezu – krzyknął komandor i doskoczył do silnika. Wyłączył go, podniósł, odpalił – silnik miarowo zaterkotał. Popłynęliśmy dalej.

Kilka kilometrów dalej „Casablanca” zaryła silnikiem w muł i płynie na znacznie słabszym silniku rezerwowym. Ok. g. 23 dopływamy w ciemnościach do Santoka. Uff...

Santok budzi nadzieję

Cumujemy przy dalbach, połączonych z lądem pomostami. Czekają na nas Agnieszka i Jarosław Majgat – w ich barze ładujemy baterie. Po raz pierwszy nikomu nie chce się zasiadać do wieczornej, tradycyjnej pogawędki. To był najtrudniejszy etap (105 km, prawie 14 godzin). Wójt Santoka Stanisław Chudzik udostępnia nam prysznic w ośrodku kultury i dzwoni do burmistrza Drezdenka, by zorganizował nam transport po paliwo. O 10.15 (29 czerwca) startujemy do kolejnego etapu. Przed nami śluzy Noteci.



Rys. 11: Santok przywraca wiarę, że Polska zaczyna doceniać swoje rzeki.

Meandry i śluzy Noteci

Na 194 kilometrze pojawiają się pierwsze oznakowania Związku Miast i Gmin Nadnoteckich. Dowiadujemy się z nich, gdzie znajduje się najbliższa marina, stacja paliw, pole namiotowe i innych ważnych rzeczy. Dla wodniaków to ważne informacje.

Noteć, ze swoimi meandrami to piękna rzeka. Tu naprawdę można wypocząć i otrzeć się o naturalne środowisko. Nad Puszczą Notecką krążą w poszukiwaniu łupu drapieżne ptaki, z trzcin przez cały czas dobiegają odgłosy ptaków. Czasami spotykamy koczującą na wodzie kaczkę lub łabędzia. Niektóre uciekają, inne wyraźnie bronią swojego terytorium – pewnie swoich pisklaków lub jajek.



„Rys. 12: Noteć to jedna z piękniejszych polskich rzek.

„Rys. 13: Ciągłe towarzyszą nam ptaki.

W okolicach Pianówki (136 km) po prawej stronie krajobraz staje się niemalże górski. W Ciszku (138 km) mijamy oryginalny prom, którego liny zawieszone są wysoko nad powierzchnią wody.

Niestety, brzegi nie czekają na wodniaków. Na 225 km – poza miastami - spotykamy zaledwie DWIE prymitywne przystanie wodne. Na 159 km, po prawej stronie bardzo ładne pole biwakowe, z wiatą, miejscem na ognisko, boiskiem do siatkówki i miejscem na namioty oraz z pomostem oraz kilkunastoma metrami brzegu wyczyszczonego z trzciny i wysypanego piaskiem. REWELACJA! Powiecie, że zachwycam się kawałkiem placu z kilkoma drogami i deskami jest pożalowania godne... Ale – jestem o tym przekonany - nie czekając na realizację dużych projektów, należy tanim kosztem wykonać co kilkadziesiąt kilometrów takie właśnie punkty postojowe dla wodniaków!



„Rys. 14: Takich prostych przystani bardzo brakuje nad polskimi drogami wodnymi.

Noteć chyba każdemu wodniakowi kojarzy się ze śluzami. Na 176 kilometrowej trasie do Wisły znajdują się 22 śluzy. Na samej Noteci (Dolnej) jest ich 14, na Kanale Bydgoskim – 6 i dwie na Brdzie Skanalizowanej. Śluzy – poza ostatnią – są tej samej konstrukcji i pochodzą z przełomu XIX i XX wieku. Co to może oznaczać doświadczyliśmy w Wieleniu, gdzie w ruch poszedł młotek i przecinak, bo urządzenie nie chciało tuszyć. Śluzy mają 57 m długości i 9,6 m szerokości. Oprócz trzech ostatnich wszystkie uruchamiane są ręcznie. Śluzowi są przyjaźni i bardzo szczerzy. – Panie, raz przyjechało to ze czterdziestu Niemców. Aż wstyd, że nie mieli gdzie załatwić swoich potrzeb – mówi jeden z nich, ale do kamery nie chce powiedzieć nic.



„Rys. 15: Między Odrą i Wisłą pokonujemy 22 ręcznie obsługiwane śluzy (tu: śluza Pianówka). Ma to swój urok, ale bardzo komplikuje spływy.

Ostatnia śluza, otwierająca wejście na Wisłę jest większa, bo i zbudowana w ostatnich latach (115-12 m).

Na Noteci przepływamy pod 19 mostami, z których najniższy ma prześwit ok. 3,40 m – to za mało dla potrzeb drogi międzynarodowej. Dodajmy do tego 17 mostów nad Kanalem Bydgoskim, 11 mostów i dwie kładki dla pieszych oraz ciepłociąg nad Brdą i mamy obraz urządzeń hydrotechnicznych, które spotykamy po drodze. A to jeszcze nie wszystko, bo obok śluz mamy jazy, niestety niewykorzystane – tylko na dwóch pracują generatory prądu.



„Rys. 16: Mosty nad Notecią nie spełniają wymogów drogi międzynarodowej. Ma to swój urok, ale bardzo komplikuje spływy.

Pierwszego dnia – 29 czerwca – udaje nam się przepłynąć przez dwie śluzy. Do Wielenia płyniemy w kanonadzie grzmotów. Burza szaleje... obok rzeki. Nas jedynie pokropiła i postraszyła. Ten etap podróży spędzam w towarzystwie Teresy i Staszka na Casablance. Przesympatyczni, czuli acz skorzy do ciętych dowcipów ludzie. Cumujemy przed śluzą w Wieleniu – w dobrych humorach słuchamy wodnych opowieści do północy.

Śluzami między Odrą a Wisłą pokonaliśmy prawie 57 metrów wysokości. Niestety śluzowi pracują do g. 16. Później mogą przepuścić, ale za podwójną stawkę (wynoszącą 6 zł od łodzi) i tylko wtedy, gdy akurat są w domu (w Walkowicach ktoś z rodziny na naszą prośbę sprowadził swoim maluchem śluzowego).

Ogólnie życie toczy się tu dość nudnie. – Średnio jedna łódź dziennie – słyszymy. Sami na śluzach spotkaliśmy... jedną motorówkę płynącą do Poznania. W Czarnkowie zatrzymujemy się na chwilę w zatoczce przed mostem.

30 czerwca o 19.30 wpływamy do śluzy w Nowem. To ostatnia z zaplanowanych na dzisiaj.

100 km do Bydgoszczy

Przed nami ponad 110 km do Bydgoszczy, w tym 11 śluz. 1 lipca już o 4.30 zagrały motory w łodziach. Jeszcze rozespani ruszyliśmy w kolejny etap naszej podróży po MDW E 70. Pokonanie 11 śluz oznacza, że – nawet przy maksymalnej sprawności organizacyjnej – co najmniej 6 godzin spędzimy w ceglanych wannach.

Przyglądam się budzącej się do życia przyrodzie. Wokół Noteci tereny są dość podmokłe, pełne ptactwa. Po lewej stronie krajobraz przypomina widok z Podgórza Bieszczadzkiego.

Przez co najmniej kilometr towarzyszy nam ogromny samotny łabędź. Boi się nas, co chwilę podrywa się do niskiego lotu, czeka i powtarza ten manewr kilkakrotnie. Wreszcie wpada na pomysł, by schronić się w sitowiu. Żegnamy go z uczuciem ulgi.

Rzeka też żyje. Sternicy co chwila muszą zatrzymywać silniki i wybierać ze śrub wodorosty, które kwitną na całej długości rzeki. Po drodze mijamy statek, który ciągnie za sobą specjalne „brony”, które wrywają z dna wodorosty – z mizernym skutkiem. Ta błąha – wydawałoby się – sprawa opóźnia nasz rejs. Łodzie mające głębiej zanurzone silniki radzą sobie gorzej. W Krostkowie jesteśmy o godz. 10.00. Śluza jest nieczynna, a jaz rozebrany. Płyniemy więc bez przeszkód.

Na 62 km, tuż przed mostem drogowym Osiek-Smogulec widzimy **pole namiotowe. Drugie na tej trasie przygotowane na przyjęcie wodniaków.** Jest miejsce do zacumowania, wiata, miejsce na ognisko, maleńki pomost i nawet slip do wciągania i spuszczenia łodzi.

W południe wpływamy do koryta śluzy nr 1 Gromadno (53,4 km). Przedzierając się między niewielkimi pastwiskami ogrodzonymi elektrycznymi pastuchami, docieram do... **turbiny generującej prąd.** Właścicielem jest firma z Osieka posiadająca jeszcze turbiny na śluzie Nakło Zachodnie. Dlaczego nie ma ich na pozostałych śluzach?



Rys. 17: Tylko przy dwóch szluzach funkcjonują elektrownie wodne.

Nakło Zachodnie (42,7 km) to ostatnia szluza na Noteci. Noteć nas zauroczyła. Niestety, pływając po Noteci przez dwa dni mineliśmy zaledwie jedną łódź motorową.

Kanał Bydgoski

Następna szluza – Nakło Wschodnie (38,9 km) jest już częścią prostego niczym strzała **Kanału Bydgoskiego**. Szeroki, ciągnący się przez 24,7 km kanał zbudowany został w l. 1772-75 i przebudowany w latach 1910-15. Szluzy kanału są zbudowane w ten sposób, że nad jednymi wrotami znajduje się most drogowy.

Przed Nakłem Wschodnim znajduje się **niewielki port Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej**. Przedstawiciele szkoły często uczestniczą w spotkaniach zespołu ds. MDW E 70. Próbuję nawet dodzwonić się do dyrektora, ale przecież... są wakacje. Pracownicy udostępniają mi pomieszczenie, w którym piszę kolejną relację i ładujemy akumulatory. W tym czasie koledzy organizują transport i jadę po nową porcję paliwa. Po godzinie ruszamy. W porcie zostawiamy dwa dość luksusowe jachty motorowe, niewielką taksówkę rzeczną, „Łokietka” i barkę.



„Rys. 18: Nakło. Jeden z niewielu aktywnych portów, żyjący głównie za sprawą Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej.

Na kanale pokonujemy sześć śluz. Na trzech pierwszych wznosimy się (Nakło Wsch., Józefinki, Osowa Górna) ok. 7,5 metra, na następnych opadamy mniej więcej o tą samą wysokość (Prądy, Czyżkówko, Okole).

Pływanie po Kanale Bydgoskim jest dość monotonne - praktycznie tylko wśród łąk i drzew. Ruch na kanale jest prawie żaden. Minęliśmy się z jedną motorówką, jednym kajakiem i wyprzedziliśmy jednego wędkarza na łódce, który przy nas wyciągnął okonie. Zaraz zresztą go wypuścił – pewnie był nie wymiarowy.



*Rys. 19: Prosty i monotonny
Kanał Bydgoski.*

W Bydgoszczy powiało Europą

Przed śluzą Czyżkówko w Bydgoszczy – 17 km od Wisły - zatrzymaliśmy się na noc. Przystań, na której zacumowaliśmy otwarta została 30 maja tego roku.



*Rys. 20: Otwarta
niedawno przystań w
Bydgoszczy wyznacza
wysokie standardy.*

Kilkanaście stanowisk, boje ułatwiające cumowanie łódek, pomosty z gniazdami elektrycznymi, a po drugiej stronie szutrowej drogi Ośrodek Sportowy „Gwiazda” z prysznicami, monitoringiem, boiskami ze sztuczną nawierzchnią i oświetleniem. Jednym słowem standard europejski i to ten z wyższej półki. – Nie ma jeszcze cennika, więc kochaniutki, macie wszystko za darmo. Kąpać się możecie całą noc – dodaje gospodarz obiektu i chętnie oprowadza po obiekcie, tłumacząc co do czego służy. Wieczorem wszyscy wykapani i wypoczęci gawędzimy do późnych godzin. Co chwilę ktoś podchodzi, pyta skąd i dokąd płyniemy, co oznacza mapa przypięta do burty „Ventusa”? Efektem jednej z rozmów jest... zaproszenie na konferencję do Bydgoszczy, dotyczącą MDW E 70.

2 lipca startujemy o 7 rano. Na śluzach Czyżkówko i Okole odległych od siebie o kilometr opuszczamy się po 7 metrów. Obie śluzy napędzane są mechanicznie. Za śluzą opuszczamy Kanał Bydgoski i wpływamy na Brdę, zwaną brzydko Skanalizowaną. Jeszcze jedna śluza, a za nią już centrum Bydgoszczy.

Bydgoszcz widziana od strony rzeki bardzo nam się podoba. To miasto żyje wodą! Przystanie, szkoły wioślarstwa i kajakarstwa, tramwaje wodne, sporo jednostek pływających. Bydgoszcz jest piękna – po raz pierwszy konstatuję, choć w tym mieście byłem już nie raz. To ciekawe, jak różny może być odbiór miasta widzianego z ulicy i z rzeki.



*Rys. 21:
Bydgoszcz
wyraźnie
zwraca się
ku rzece.*

O g. 10 dopływamy do śluzy Czersko Polskie. Ogromna, dwa razy większa od tych, które pokonywaliśmy na Noteci Dolnej, Kanale Bydgoskim i Brdzie. Ma 115 metrów długości i 12 m szerokości. Nowoczesna, betonowa, jeszcze nie omszała. Całkowicie zautomatyzowana. Ledwo zdążyliśmy ją obfotografować i sfilmować. – Schodzimy tylko 2,4 metra, bo stan wody na Wiśle jest wysoki – informuje śluzowy.



*„Rys. 22:
Najnowocześniejsza śluza
Czersko Polskie - tuż przed
wyjściem z Brdy na Wisłę.*

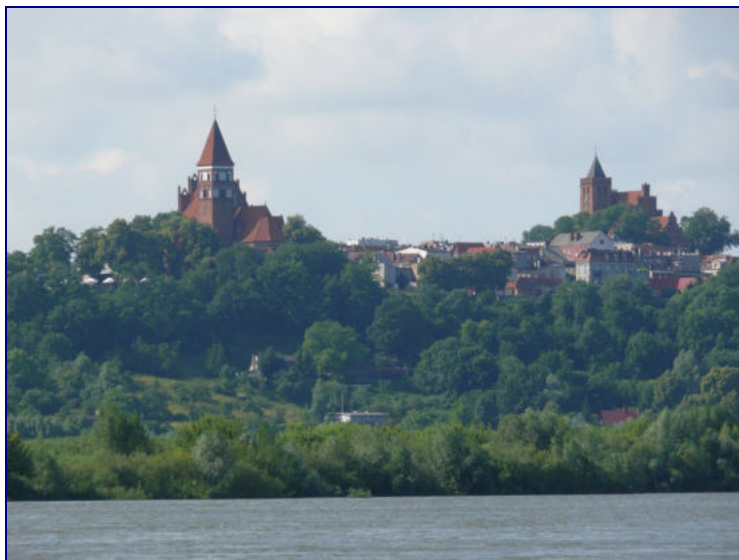
Wisła – królowa polskich rzek

Teraz już tylko kilometr szerokiego ujścia Brdy do Wisły i skręcamy na północ. Jesteśmy na Wiśle. Owiewa nas ciepły północny wiatr. – Płyniemy z prędkością 17-18 km na godzinę – informuje komandor Lech Galewski. – Jest szansa, że dopłyniemy dzisiaj do Torunia – dodaje.



*„Rys. 23: Po
Wiśle -
królowej
polskich rzek
prawie nic nie
pływa.*

Na Wiśle czuje się potęgę królowej naszych rzek. Największa z nieujarzmionych europejskich rzek zachwyca pięknymi, wysokimi brzegami. Na nich sadowiły się od wieków miasta: Grudziądz, Nowe, Gniew czy Tczew.



„Rys. 24: Miasta nad Wisłą zwykle lokują się na wysokich brzegach.”

W Grudziądzu zatrzymujemy się na chwilę. Po paliwo do łodzi. Z kanistrami idziemy do miasta. Z powrotem wzywamy taksówkę. Kierowca z pewnymi oporami otwiera tylną klapę, zastrzegając, że musimy mu dopłacić do kursu. Zgadza się bez protestów.

Wzmaga się północny wiatr. Fale rozbryzgując się o kadłub łodzi smagają nas zimną wodą. Ogromna rzeczna autostrada jest pusta. Raz przecięły nam drogę holowniki ciągnące jakąś zdezelowaną pogłębiarkę. Raz minęliśmy się z łodzią motorową, inna cumowała w krzakach.

Na szczęście wysoka woda zwalnia nas z konieczności dryfowania między mieliznami. Przy niższych stanach wód żeglowanie po Wiśle nie jest łatwe – trzeba lawirować, omijając liczne mielizny, których nie sposób umieścić w jakiegokolwiek locji, bo ciągle zmieniają swój kształt i położenie.

Za to musimy uważać na pływające gałęzie, belki i inne niebezpieczne dla małych jednostek elementy. Niektóre z nich płyną tuż pod powierzchnią wody, zatem są niemożliwe do wykrycia. Jedna z nich uderzyła w naszą łódź. Tylko nas nastraszyła, nie powodując żadnych szkód.



„Rys. 25: Na Wiśle trzeba uważać na takie niespodzianki.”

Wieczorem, ok. godz. 21 dopłynęliśmy do Tczewa. Zaczepiliśmy przy niedawno oddanej do użytku przystani. Pływające, solidne pomosty. Wyżej restauracja, dostęp do energii elektrycznej, ciepłej wody i toalet. Bezspornie Tczew obok Bydgoszczy wytyczają na tym szlaku poziom standardów.



„Rys. 26: Przystań w Tczewie. Jedna z najprzyjaźniejszych na szlaku MDW E 70.

Z Wisły na Zalew Wiślany

Z Tczewa wypływamy rano (3 lipca) z założeniem, że dotrzemy do Kątów Rybackich. Początkowo zamierzaliśmy zatrzymać się w Rybinie, ale uznaliśmy, że poczekamy na Złotowiczów w Kątach.

Pogoda jest przyjaźniejsza niż dzień wcześniej. Już tak nie wieje. Docieramy do śluzy Gdańska Głowa, zbudowanej w 1895 roku i zmodernizowanej w roku 2004.



Rys. 27: Śluza Gdańska Głowa została niedawno powiększona.

O dziwo, w Katkach Rybackich nienaruszony stoi pomnik Kanału przez Mierzeję, który wraz z senator Elżbietą Gelert odsłonił w 4 sierpnia 2006 roku. Ponoć to jedyny pomnik nie zrealizowanej (jeszcze!) inwestycji.



Z Kątów Rybackich łodzie motorowe wyruszają 4 lipca ok. godz. 11. Dwie godziny później już czekają na przypłynięcie „Flamingo” z gośćmi i otwarcie Złotu.



Jerzy Wciśła. Z Berlina na Zalew Wiślany. Rejs 24 czerwca - 5 lipca 2009 roku

Podczas konferencji przedstawiłem pierwsze wrażenia z rejsu okraszone sporą liczbą zdjęć. Do wielu członków naszej ekspedycji przyjechali członkowie ich rodzin.

5 lipca cztery łodzie odbyły ostatni i najkrótszy etat rejsu: z Krynicy Morskiej do Elbląga. Po 12 dniach wszyscy bezpiecznie stanęli na rodzimym gruncie.



*Rys. 30: Krynica Morska.
J. Wcisła relacjonuje wrażenia
z rejsu.*

Jedna z najdłuższych wypraw dobiegła końca. Długo jeszcze będziemy czerpać z doświadczeń i spostrzeżeń, które z rejsu przywieźliśmy.



*Rys. 31: Uczestnicy
tego niezwykłego
rejsu w Krynicy
Morskiej.*

Jerzy Wcisła, wiceprzewodniczący Zespołu ds. Rewitalizacji MDW E 70

Jerzy Wcisła. Z Berlina na Zalew Wiślany. Rejs 24 czerwca - 5 lipca 2009 roku

Pierwsze wnioski

Pierwsze wnioski z rejsu przedstawione na konferencji w Krynicy Morskiej:

1. Polskie rzeki i kanały są martwe. Nie pływa się po nich ani turystycznie ani nie transportuje ładunków. Przez 10 dni spotkaliśmy kilka łodzi turystycznych i jeden statek transportowy. Polskie barki płyną za to w Niemczech.
2. Nie ma infrastruktury dla turystyki. Dwie przystanie z prawdziwego zdarzenia (Bydgoszcz i Tczew) wiosny nie czynią.
3. Jeśli jest infrastruktura nad wodą, to często niedostępna dla turystów (Gorzów, Kostrzyn).
4. Warto by zbudować choć tak skromne przystanie, jakie spotkaliśmy na Noteci.
5. Godziny otwarcia śluz to anachronizm. O 16.00 można już nie znaleźć śluzowego.
6. Rzeki i kanały są źle oznakowane. Co najmniej trzy razy nasze łodzie zahaczały o jakąś nieoznakowaną przeszkodę – szczęście, że bez większych szkód.
7. Na naszych drogach wodnych mamy do czynienia z klasyczną kwadraturą koła: Nie ma turystyki wodnej, bo nie ma infrastruktury - nie ma infrastruktury, no nie ma turystów (klientów). Kto ma uczynić pierwszy krok? - ja nie mam wątpliwości: rząd i samorządy.

Jerzy Wcisła

Kilometraż

Km	L/ P	Wyszczególnienie	Uwagi	WWŻ
Warta (ok. 3,5 km z 808,2 km)				
–		Kostrzyn. Stara Warta	Slip k. byłego portu, ok. 1 km od ujścia do Warty	
2,45	L	Kostrzyn. Most drogowy	Granica Parku Narodowego „Ujście Warty”. Ujście Postomii	3,90
2,4	L	Kostrzyn. Przystań „Delfin”		
2,3	P	Kostrzyn. Nabrzeże miejskie		
2,2		Kostrzyn. Most kolejowy		4,30
1,7		Kostrzyn. Most kolejowy		4,40
1,4	P	Kostrzyn. Port Żeglugi Bydgoskiej	Nowoczesny port dla żeglugi towarowej. Nabrzeże dł. 240 m	
0,8	P	Kostrzyn. Nabrzeże przeładunkowe	Zakłady Kostrzyn Paper S.A.	
0,0		Ujście do Odry w 617,6 km		
Odra (49,4 km z 854,3 km)				
617,6	P	Ujście Warty		
639,8	P	Prom w Czelinie		
644,9	P	Nadzór Wodny w Gozdowicach		
662,2		Most drogowy w Osinowie Dolnym	Most żelbetowy	5,97
667,0	L	Wjazd do śluzy Hohenzaaten	Zatoń Górna. Kanał Odra Hawela – 93,5 km	
Kanał Odra-Hawela (ok. 91,5 km z 93,5 km)				
93,5		Wejście na Odrę		
92,6		Śluza Hohenzaaten		
87	L	Port Oderberg	Położony na skraju lasu, ciepła woda, prąd	
84,6	L	Odnoga Wriezener + Alte Odra		
84-82		Jezioro Oderberger		
79	L	Wejście na Kanał Finow (Finowkanal)	Kanał z 12 śluzami, ok. 50 km długości	
77,9		Podnośnia Niederfinow		
67,4	P	Port Eberswalde	Możliwość cumowania na początku kei, bo na noc port zapełnia się barkami	
55,1	P	Port Marienwerder		
37	L	Miejsce cumowania dla jachtów		
35,5	L	Miejsce cumowania dla jachtów		
29,2	L	Miejsce cumowania dla jachtów		
28,6		Śluza Lehnitz		
26,2	P	Jezioro Lehnitzsee. Przystań	Przystań jachtowa (do 8 m dł.)	
24,9	P	Kanał Oranienburg-Hawela		
21,1	P	Port jachtowy	Porcik w starorzeczu	
18,4	P	Przystań i restauracja		
16,2	L	Przystań	Starorzecze	
12,5	P	Przystań klubu wodnego i port	Przed portem Henningsdorf	
5	L	Kanał Haweli	Jeziora: Nieder Neuendorfer See oraz Tegeler See	
2	P	Kanał Hohenzollernów		
Kanał Hohenzollernów (7,9 km)				

Jerzy Wcisła. Z Berlina na Zalew Wiślany. Rejs 24 czerwca - 5 lipca 2009 roku

0		Little Malcher	Południowy brzeg Jeziora Tegeler	
7,9		Śluza Plotzensee	Centrum Berlina	
Westhafenkanal (ok. 1,5 km z 3,1 km)				
3,1		Westhafen		
1,6	P	Wejście do Charlottenburger Verbindungskanal		
Charlottenburger Verbindungskanal (1,7 km)				
1,7		Wejście z Westhafenkanal		
0		Wyjście na Szprewę i Landwehrkanal		
Szprewa Skanalizowana, Szprewa Treptower, Dahme, J. Seedlin do śluzy Wernsdorf (37,4 km z 46,4 km)				
9	L	Wejście na Charlottenburger Verbindungskanal i Landwehrkanal	Droga wodna łącząca Odrę przez Kanał Odra-Szprewa i Szprewę z Havelą ma swój początek na wejściu z z Untere Havelwasserstraße, 0,4 km na południe od Śluzy Spandau. Kolejne odcinki nazywają się: Szprewa Skanalizowana (21 km), Szprewa Treptower (11,8 km), Dahme (11,1 km), fragment Jeziora Seedlin (1,2 km), dojście do śluzy Wernsdorf (1,3 km), Kanał Odra-Szprewa (83,7 km)	
12	L	Humboldthafen		
17,5		Śluza Mühlendamm	Początek Berlinerspre	
21	L	Oberschleuse	Za śluzą Szprewa Skanalizowana przechodzi w Szprewę Treptower	
23,5	P	Przystań wodna	Przy parku Alttreptow, przed kładką na wysepkę Intel der Jungend. Obok niedostępnej przystani prywatnej znajduje się kilka miejsc ogólnodostępnych	
32,8	P	Wejście na Dahme	Wejście na Dahme, lewą odnogę Szprewy. W prawo dalszy bieg Szprewy, zwanej od tego miejsca Müggelspre	
35	L	Wejście na Teltofkanal		
43,9		Wejście na Jezioro Seedlin		
45,1		Wyjście z Jeziora Seedlin		
46,4		Śluza Wernsdorf	Wejście na Kanał Odra-Szprewa	
Kanał Odra-Szprewa (83,7 km)				
46,4		Śluza Wernsdorf	Wejście na Kanał Odra-Szprewa	
74,8		Śluza Fürstenwalde	Wejście na Szprewę Fürstenwaldzką	
89,7		Śluza Kersdorf	Wejście na Kanał Odra-Szprewa	
127,3		Śluza Eisenhüttenstadt		
130,1		Wejście na Odrę	553,4 km Odry	
Odra (64,2 km z 854,3 km)				
553,4	L	Wejście na Kanał Odra-Szprewa		
567,1	P	Prochowice. Nabrzeże dla statków	Długość: 180 m	
580,0		Świecko. Most drogowy	Szerokość przęsła – 45 m. Most żelbetowy	13,40
580,7		Świecko. Most kolejowy	Szerokość przęsła – 34 m. Most stalowy	7,00
584,1		Słubice. Most drogowy	Szerokość przęsła – 30 m. Most żelbetowy	5,40
614,9		Kostrzyn. Most drogowy	Szerokość przęsła – 30 m. Most stalowy	4,10
615,1		Kostrzyn. Most kolejowy	Szerokość przęsła – 25 m. Most stalowy	4,10
617,6	P	Ujście Warty		
Warta (68,2 km z 808,2 km) – odcinek zw. Warta Dolna				
0,0		Ujście Warty do Odry	617,6 km Odry	

Jerzy Wcisła. Z Berlina na Zalew Wiślany. Rejs 24 czerwca - 5 lipca 2009 roku

0,8	P	Kostrzyn. Nabrzeże przeładunkowe	Zakłady Kostrzyn Paper S.A.	
1,7		Kostrzyn. Most kolejowy		4,40
2,2		Kostrzyn. Most kolejowy		4,30
2,3	P	Kostrzyn. Nabrzeże miejskie		
2,4	L	Kostrzyn. Przystań „Delfin”		
2,45	L	Kostrzyn. Most drogowy	Granica Parku Narodowego „Ujście Warty”. Ujście Postonii	3,90
3,8	P	Kostrzyn. Marina Cafe Kanape	Mała przystań z możliwością zacumowania (slip, prąd, woda...)	
3,8	P	Kostrzyn. Nabrzeże. Ujście Starej Warty	Nabrzeże dla lodołamaczy – dł. 150 m, możliwość zacumowania	
22,3		Kłopotowo. Prom dolnolinowy	Prom na drodze Kłopotowo-Witnica. Granica Parku Narodowego „Ujście Warty”	
28,5		Świerkocin. Most drogowy		
28,5		Świerkocin. Most drogowy	Trasa Nowiny Wielkie-Krzeszyce	5,10
50,1		Gorzów Wlkp. Rurociąg „Przyjaźń”	Oznakowane przejście rurociągu	
50,2		Gorzów Wlkp. Most drogowy	Nowy most na obwodnicy Gorzowa Wlkp.	6,33
54,7	L	Gorzów Wlkp. Nieczynny port	Dawny port zakładów Silwana. Pionowe nabrzeże.	
55,4	L	Gorzów Wlkp. Przystań wioślarska	AZS AWF Gorzów Wlkp. (WC, prysznic, dostęp do prądu i wody)	
55,7		Gorzów Wlkp. Most kolejowy		4,10
56,0	P	Gorzów Wlkp. Przystań pasażerska	Nowo wybudowany nadwiślański bulwar, dł. 50 m – cumują tu m.in. statki pasażerskie. Brak infrastruktury portowej.	
56,3		Gorzów Wlkp. Most Staromiejski	Most drogowy do centrum Gorzowa Wlkp.	3,50
57,0	L	Gorzów Wlkp. Przystań KS „Admira”	Piaszczysta nabrzeże, slip, prąd, woda, wc.	
57,3		Gorzów Wlkp. Most Lubuski	Fragment Trasy Nadwarciańskiej i obwodnicy Gorzowa na drodze E 65.	5,70
57,5	L	Gorzów Wlkp. Stocznia remontowa		
65,0		Mostek kolejowy		
67,7		Santok. Prom dolnolinowy		
68,2	P	Santok. Ujście Noteci do Warty	226,1 km Noteci	
Noteć (187 z 388 km) w tym: Noteć Dolna, Bystra i Leniwa				
Noteć Dolna 49,9 km (226,1-176,2)				
226,1		Ujście Noteci do Warty	68,2 km Warty	
225,6	L	Santok. Przystań rzeczna	Nabrzeże ok. 300 m i przystań przy promenadzie i dużym placu rekreacyjnym, z wiatami, sceną koncertową, barem, wc...	
226,6		Santok. Most drogowy	Most na trasie Skwierzyna-Gorzów Wlkp.	4,60
207,2		Duraczewo. Most drogowy	Most na trasie nr 157 Zwierzyn-Gościmiec-Goszczanowiec.	4,00
197,6		Most drogowy	Most na trasie nr 154 Gościm-Stare Kurowo.	4,00
191,1	L	Drezdenko. Ujście rzeki Stara Noteć	Stara Noteć – płynie w kierunku centrum Drezdenka.	
188,2	L	Drezdenko. Park Harcerza	Miejsce do cumowania, pachołki cumownicze, prąd.	
188,1		Drezdenko. Most drogowy		4,60
187,6	P	Drezdenko. Port	Port Nadzoru Wodnego w Drezdenku - prąd, woda.	
185,7		Ruiny zapory wodnej	Budowa zapory wodnej z okresu II wojny światowej.	
185,5		Most kolejowy	Nieczynny most kolejowy.	6,60
182,6		Stare Bielice. Most drogowy	Most na trasie 174 Krzyż-Drezdenko.	8,50
177,2	P	Ujście rzeki Drawa	Drawa – największy dopływ Noteci.	

176,8		Port Żeglugi Bydgoskiej S.A.	Port nieczynny (lewa odnoga prowadzi do portu).	
176,2		Śluza nr 22 - Krzyż Wilk.	Spad – 1,85; długość – 57,4; szerokość – 9,6 m. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz 3 przesłowy. Początek Noteci Bystrej	
Noteć Bystra 70,1 km (176,2–106,1)				
174,0		Drawsko. Most drogowy	Trasa Drawsko-Krzyż	5,00
170,9		Śluza nr 21 - Drawsko	Spad – 1,6; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1898 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz 3 przesłowy.	
170,4		Most kolejowy		3,40
162,2		Wieleń. Most drogowy	Most na trasie 177 Wieleń-Człopa.	4,60
162,1	P	Wieleń. Pachółki do cumowania	Maleńka polanka nad rzeką	
161,0		Śluza nr 20 - Wieleń	Spad – 1,93; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1913 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz 3 przesłowy.	
155,5		Śluza nr 19 - Wrzeszczyna	Spad – 1,53; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1913 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz 3 przesłowy.	
148,8		Śluza nr 18 - Rosko	Spad – 1,53; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1898 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz zastawkowy.	
143,0		Śluza nr 17 - Mikołajewo	Spad – 1,97; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1913 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz zastawkowy.	
141,2		Ciszkowo. Prom górnoliny	Trasa 153 do Ciszkowa Czarnkowskiego.	
136,2		Śluza nr 16 - Pianówka	Spad – 2,18; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1915 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz.	
132,2	L	Czarnków. Basen portowy Żeglugi Bydgoskiej S.A.	Basen portowy Stoczni Remontowej ŻB, możliwość zacumowania. Woda, wc, pochylnia, dozór całodobowy	
132,1		Czarnków. Basen portowy	Basen byłego Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego.	
131,9		Czarnków. Most drogowy	Trasa 178: Czarnków – Trzcianka - Wałcz	5,00
131,8	L	Czarnków. Nabrzeże	Byłe łazienki miejskie. Blisko centrum. Dostęp do prądu (klucze do skrzynki w Urzędzie Miasta)	
128,3		Śluza nr 15 - Lipica	Spad – 21,69; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1895 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz zastawkowy.	
122,6		Śluza nr 14 - Romanowo	Spad – 1,59; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1912 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz.	
119,6		Prom górnoliny	Ładowność promu – 10 ton.	
117,7		Śluza nr 13 - Walkowice	Spad – 1,84; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1913 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz.	
111,8		Śluza nr 12 - Nowe	Spad – 1,71; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1896 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz zastawkowy.	
106,6		Most kolejowy	Trasa Piła – Mirosław – linia towarowa.	4,30
106,4		Ujście. Nabrzeże	Nabrzeże ładunkowe Huty Szkła w Ujściu.	
106,2	L	Ujście. Kanał portowy	W lewo odchodzi kanał portowy.	
106,1	P	Ujście. Ujście Gwdy	Koniec Noteci Bystrej, początek Noteci Leniwej.	
Noteć Leniwa 67 km (106,1–39,1)				
105,8		Ujście. Most drogowy	WWŻ – 4,7 m.	4,70
105,8	L	Ujście. Pomost	Pomost na wysokości remizy OSP Ujście. Możliwość podłączenia do prądu	
97,6		Most kolejowy	WWŻ – 4,6 m. Trasa Piła-Chodzież.	4,60
94,8		Most drogowy	WWŻ – 5,4 m. Trasa Kaczory-Chodzież.	5,40
76,0		Most drogowy	WWŻ – 4,6 m. Trasa Białośliwie-Szamocin.	4,60
68,2		Śluza nr 11 - Krostkowo	Spad – 0,43; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1914 r. Śluza skarpowa o konstrukcji ziemnej – ewenement (!), dno komory nieumocnione, napęd ręczny. Jaz iglicowy, jednoprzęsłowy.	

62,1		Most drogowy i pomost	Trasa Osiek-Szamociny. Przy moście pomost wędkarski – możliwość zacumowania dla małych jednostek.	5,90
53,4		Śluza nr 10 – Gromadno Most drogowy na głowie dolnej śluzy	Spad – 2,08; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1913 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Dwa jazy (płn., płd.). Trasa Samostrzel – Gromadno.	5,67
42,7		Nakło. Śluza nr 9 – Nakło Zachód	Spad – 2,72; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1914 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Dwa jazy (płn., płd.).	
40,9		Nakło. Most kolejowy	Most stalowy nas trasie Chojnice-Nakło-Gniezno.	4,90
40,1	P	Nakło. Nabrzeże do cumowania	Nadzór Wodny w Nakle – dł. 50 m.	
39,9		Nakło. Most drogowy	Trasa Nakło – Wągrowiec.	4,64
39,8	L	Przystań wodna	Przystań Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Możliwość cumowania, woda, wc, prąd, warsztaty szkolne. Dozór całodobowy. Miejsce cumowania statku „Władysław Łokietek”.	
39,1	P	Ujście Starej Noteci Rynarzewskiej Ujście kanału Paramelka	Koniec Noteci	
Kanał Bydgoski (24,7 km)				
39,1		Ujście Starej Noteci Rynarzewskiej Ujście kanału Paramelka	Początek Kanału Bydgoskiego	
38,9		Śluza nr 8 – Nakło Wschód	Spad – 2,0; dł. – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1912-14 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny.	
37,2		Most drogowy	Trasa Nakło - Występ	6,00
37,2		Śluza nr 7 – Józefinki Most drogowy	Spad – 1,83; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny. Jaz zastawkowy. Most na dolnej głowie śluzy. Trasa Nakło – Potulice.	4,92
34,0	L	Przepompownia Potulice		
31,5		Most drogowy	Trasa Ślesin – Gorzeń. 200 m poniżej mostu możliwość zacumowania.	4,76
23,2	L	Ujście Kanału Górnonoteckiego	Miejsce zakończenia kilometrażu drogi wodnej Warta-Kanał Bydgoski. Stanowisko szczytowe Kanału Bydgoskiego.	
22,8		Most drogowy	Stalowy most.	4,31
20,9		Śluza nr 6 – Osowa Góra Most drogowy na głowie dolnej śluzy	Spad – 4,0; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1910-14. Śluza komorowa, napęd ręczny. Kanał ulgowy.	3,78
20,8		Most drogowy	Trasa obwodnicy bydgoskiej: Toruń (w lewo) – Szczecin (w prawo).	5,10
20,0		Śluza nr 5 – Prądy Most drogowy	Spad – 4,0; dł. – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1910-14 r. Śluza pojedyncza, komorowa, napęd ręczny.	3,85
19,15		Przejście nadwodne	Rurociąg kanalizacyjny.	5,29
18,3		Przejście nadwodne	Kładka dla pieszych oraz rurociąg.	5,71
16,65		Przejście nadwodne	Gazociąg – ul. Wejherowska.	5,31
16,35		Przejście nadwodne	Wodociąg – ul. Plażowa.	4,27
15,97		Śluza nr 4 – Czyżkówko Kładka dla pieszych na dolnej głowie śluzy	Spad – 7,6; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1910-14, w l. 1996-97 wymiana żelbetowej konstrukcji dna śluzy. Śluza żeglugowa i dwa zbiorniki oszczędnościowe, napęd elektryczny.	4,88
15,75		Most drogowy	ul. Mińska	4,88
15,73		Most drogowy	Trasa Bydgoszcz – Piła	4,62
15,1		Most drogowy	ul. Grunwaldzka	4,80
15,0		Przejście nadwodne	Ciepłociąg – ul. Młyńska	4,40
14,9		Most drogowy	Nowy most – św. Antoniego – na trasie do Koszalina	4,50
14,8		Kładka dla pieszych na dolnej głowie śluzy Śluza nr 3 – Okole		4,84

14,6		Most kolejowy	Bocznica dla zakładów papierniczych	4,70
14,4		Kanał Bydgoski/Brda	Połączenie Kanału Bydgoskiego z Brdą	
Brda (14,4 km z 238 km)				
14,4		Kanał Bydgoski/Brda	Połączenie Kanału Bydgoskiego z Brdą	
13,5		Mosty kolejowe	Trzy mosty, pierwszy betonowy, drugi i trzeci – ceglane z dwoma filarami umieszczonymi w korycie rzeki.	9,25 9,25 9,37
12,9		Most drogowy	Most Królowej Jadwigi.	12,9
12,4		Kładka dla pieszych na dolnej głowie śluzy Śluza Miejska nr 2	Spad – 3,5; długość – 57,4; szer. – 9,6 m. Rok bud. 1914. Śluza komorowa o napędzie elektrycznym.	3,79
12,25		Mosty „Solidarności” - dawniej Focha	Trzy mosty: pierwszy i trzeci – drogowy, drugi – tramwajowy.	5,10 5,10 5,70
11,9		Kładka dla pieszych	Kładka przy Operze.	4,50
11,7		Most drogowy	Most Staromiejski (Teatralny) – ul. Mostowa.	5,13
11,5	L	Rybi Rynek	Nabrzeże pionowe, pachółki i pierścienie cumownicze. Przystanek tramwaju wodnego „Bydgoszcz”.	
11,34		Most drogowy	Most Bernardyński.	5,84
10,2		Kładka dla pieszych	ul. Krakowska	4,92
9,9	P	Pochylnia do wodowania małych łodzi i żaglówek	Pochylnia przy Hali Sportowo-Widowskiej „Łuczniczka”	
9,3		Most drogowy	ul. Kardynała Wyszyńskiego	6,39
7,9		Most drogowy	Most Kazimierza Wielkiego. ul. Łęczyska.	6,77
7,4		Ciepłociąg	Na wysokości giełdy samochodowej	6,72
6,1	L	Nabrzeże przy „Starej śluzy”	Miejsce postojowe dla administracji dróg wodnych – za zgodą administracji można zacumować.	
5,6	L	Stocznia Remontowa	Stocznia Żeglugi Bydgoskiej S.A. Z pochylnią i dźwigiem.	
5,4		Most drogowy	ul. Sporna	4,10
5,1	L	Port Handlowy „Kapuściska Dolne”	Port Żeglugi Bydgoskiej S.A. W starym korycie Brdy. Nabrzeże o dł. 420 m z infrastrukturą portową.	
5,0		Początek przekopu	Na lewo od Przekopu, starorzecze przecięte groblą w połowie długości (od ul. Fordońskiej do mostu ul. Sporna)	
4,3		Most kolejowy	Most na trasie „magistrali węgla” oraz rurociąg	5,10
3,1		Most kolejowy	Łęgnowo	2,73
3,1		Tor regatowy		
2,8	P	Jaz walcowy	Najstarszy jaz walcowy w Polsce. Jednoprzęsłowy, napędzany ręcznie.	
1,4		Śluza nr 1 – Czersko Polskie	Śluza komorowa i jaz walcowy. Konstrukcja dokowa z betonu. Napęd hydrauliczny sterowany automatycznie. Oddana do użytku 19.11.1999 r.	
1,05		Most drogowy na dolnej głowie śluzy	Spad – 5,28; długość – 115; szer. – 12 m. Maksymalna liczba śuzowań – 48 na dobę.	2,80
0,5	P	Kanał do śluzy Brdyujście	Śluza Brdyujście jest nieczynna.	
0,0		Ujście do Wisły	772,1 km Wisły.	
Wisła (158,9 km z 941 km)				
772,5	L	Ujście Brdy	Kanał prowadzący do Śluzy nr 1 – Czersko Polskie	
774,9	L	Most kolejowo-drogowy	Dzielnica Bydgoszczy Fordon przed mostem port rzeczny	5,55
807,5	L	Most drogowy	Na lewym brzegu Chełmno	6,94
813,5	L		Świecie	

Jerzy Wcisła. Z Berlina na Zalew Wiślany. Rejs 24 czerwca - 5 lipca 2009 roku

834	P	Most kolejowo-drogowy	Na prawym brzegu Grudziądz – budynki osiedla Strzemięcin	5,28
840	P	Ujście Osy	Osa – rzeka o długości 96,2 km	
852,4	L		Nowe, ujście rzeki Mątwy	
863,7	L	Opalenie	W rzece 5 filarów dawnego mostu	
867		Korzeniewo	Prom z czterema najazdami, 3,5 km od Kwidzyna	
876,7	L	Prom	Na lewym brzegu Gniew – trasa Janowo-Gniew	
886,4	P	Śluza Biała Góra	Śluza ręczna na wejściu na Nogat o parametrach komory: 57 x 9,53 m, spad max. 4, 1 m.	
888,5	P	Piekło	Wieś, a za nią dwa rezerваты przyrody: „Las łęgowy nad Nogatem” i „Mątowy”	
903,9		Most drogowy	Most knybawski na trasie Malbork - Tczew	9,78
907,9	P	Tczew – przystań	Przystań jachtowa, nowoczesna: dostęp do wody, prądu, możliwość kąpieli	
908,6		Most drogowy	Tczew	7,16
908,7		Most kolejowy	Tczew	7,50
930		Most drogowy	Kieźmark	6,79
931,2	P	Śluza Gdańska Głowa	Wejście na Szarpawę	
Szarpawa (25,4 km z 941 km)				
0,12		Śluza Gdańska Głowa Most gospodarczy	Parametry śluzy: 61 x 12,5 m, max. spad – 3 m.	7,08
2,85		Most drogowy, zwodzony	Drewnica-Mikoszewo	3,12
14,98		Most kolejowy - wąskotorówka	Rybina. Most obrotowy, szerokość przęsła – 17,2 m	2,20
15,45		Most drogowy zwodzony	Trasa Nowy Dwór Gd. - Stegna, szerokość przęsła żeglugowego – 11,8 m	1,66
Zalew Wiślany (??? km)				
Elbląg (??? km z 14,5 km)				
		Prom Nowakowo		
		Most kolejowy		
		Most Unii Europejskiej w Elblągu		
		Kładka		
		Kładka		
		Przystań OSW „Fala”		
		Most ul. Tysiąclecia		
PODSUMOWANIE				
Ciek wodny			Długość w km	łącznie
Warta			3,5	3,5
Odra			49,4	52,9
Kanał Odra-Hawela			91,5	144,4
Kanał Hohenzollernów (7,9 km), Westhafenkanal (ok. 1,5 km), Charlottenburger Verbindungskanal (1,7 km)			11,1	155,5
Szprewa Skanalizowana, Szprewa Treptower, Dahme, J. Seedlin			37,4	192,9
Kanał Odra-Szprewa			83,7	276,6
Odra			64,2	340,8
Warta – odcinek zw. Warta Dolna			68,2	409,0
Noteć – Noteć Dolna, Bystra i Leniwa			187	596,0

Jerzy Wcisła. Z Berlina na Zalew Wiślany. Rejs 24 czerwca - 5 lipca 2009 roku

Kanał Bydgoski	24,7	620,7
Brda	14,4	635,1
Wisła	158,9	794,0
Szkarpawa	25,4	819,4
Zalew Wiślany (ok. 10 km)	10	829,4
Elbląg (ok. 7 km)	7	836,4

Pierwsze wnioski

Pierwsze wnioski z rejsu przedstawione na konferencji w Krynicy Morskiej:

8. Polskie rzeki i kanały są martwe. Nie pływa się po nich ani turystycznie ani nie transportuje ładunków. Przez 10 dni spotkaliśmy kilka łodzi turystycznych i jeden statek transportowy. Polskie barki pływają za to w Niemczech.
9. Nie ma infrastruktury dla turystyki. Dwie przystanie z prawdziwego zdarzenia (Bydgoszcz i Tczew) wiosny nie czynią.
10. Jeśli jest infrastruktura nad wodą, to często niedostępna dla turystów (Gorzów, Kostrzyn).
11. Warto by zbudować choć tak skromne przystanie, jakie spotkaliśmy na Noteci.
12. Godziny otwarcia śluz to anachronizm. O 16.00 można już nie znaleźć śluzowego.
13. Rzeki i kanały są źle oznakowane. Co najmniej trzy razy nasze łodzie zahaczały o jakąś nieoznakowaną przeszkodę – szczęście, że bez większych szkód.
14. Na naszych drogach wodnych mamy do czynienia z klasyczną kwadraturą koła: Nie ma turystyki wodnej, bo nie ma infrastruktury - nie ma infrastruktury, no nie ma turystów (klientów). Kto ma uczynić pierwszy krok? - ja nie mam wątpliwości: rząd i samorządy.

Jerzy Wciśła

Informacje dodatkowe

Organizatorzy rejsu: Ośrodek Sportów Wodnych „Fala” w Elblągu; Biuro Regionalne w Elblągu Urzędu Marszałkowskiego Woj. Warmińsko-Mazurskiego.

Organizatorzy wspierający: rezydent Miasta Elbląga Henryk Słonina, Północno-Wschodni Okręgowy Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego.

Patronaty medialne: Telewizja Polska Oddział w Olsztynie, Żagle, Radio El, Dziennik Bałtycki.

Uczestnicy (nazwa łodzi, załoga):

MEWA: Ryszard Linkowski, Piotr Bułyma

CASABLANCA: Teresa Nowak, Stanisław Nowak

ADA: Marian Peroń, Zygmunt Dworzyński

VENTUS: Lech Gajewski – komandor, Andrzej Kruczyński, Łukasz Daroszewski (operator kamery), Karolina Siwilewicz (grafik), Jerzy Wcisła

Przebieg spływu (dzień – trasa - data):

- | | | |
|-----|---------------------------------------|------------|
| 1. | Kostrzyn-Marienwerder | 24 czerwca |
| 2. | Marienwerder-Berlin | 25 czerwca |
| 3. | Berlin-Furstenwalde | 26 czerwca |
| 4. | Furstenwalde-Eisenhuttenstadt-Słubice | 27 czerwca |
| 5. | Słubice-Gorzów-Santok | 28 czerwca |
| 6. | Santok-Wieleń | 29 czerwca |
| 7. | Wieleń-Nowe | 30 czerwca |
| 8. | Nowe-Bydgoszcz | 1 lipca |
| 9. | Bydgoszcz-Tczew | 2 lipca |
| 10. | Tczew-Katy Rybackie | 3 lipca |
| 11. | Katy Rybackie-Krynica Morska | 4 lipca |
| 12. | Krynica Morska-Elbląg | 5 lipca |