

 Nowy dział – NURKOWANIE! Teraz 160 stron!

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW PODRÓŻY I SPORTÓW WODNYCH

JACHTING

www.jachting.pl



Krążownik z Gdańska
ALGRO54



Costa Concordia
Co się stało?

Workert solo...
Przez szuwary

Freediving
Nie taki straszny

Jaskinie Florydy
Nie dla lesczy

Luty 2012

CENA: 14,50 zł w tym 8% VAT

ISSN 0867-4337 INDEKS 363014



9 770867 433129



02
CENA 14,50 zł
w tym 8% VAT

Rejs po Renie pod prąd

Zofia Zubczewska



Dominika czeka na załogę

Jak pływa się po kanałach poza sezonem, gdy wszystkie mariny już śpią? Czy można małą barką płynąć po wielkim Renie, w dodatku pod prąd? Zachciało nam się sprawdzić to wszystko.



Na wyprawę „BOOTE Magazin & Vistula Cruiser 2011 Expeditions” namówił nas Łukasz Krajewski, miłośnik małych barek – hausbotów i właściciel kilku takich jednostek, pionier polskiego hausbotingu. Wpadł on na pomysł, aby swoją pasję i firmę (Żegluga Wiślana) promować poprzez rejs o długości prawie 4000 km, z Gliwic do Berlina przez Hamburg, Amster-

dam, Brukselę, Hannover. Podróż musiała zakończyć się 15 listopada, tuż przed rozpoczęciem w Berlinie targów „Boot und Fun”, na których jego barka nowego typu: Vistula Cruiser 30 miała być zaprezentowana. Rejs trwał bardzo długo, toteż załogi zmieniały się. Łukasz zaproponował nam odcinek przedostatni, z Namur w Belgii do Dorsten w Niemczech.



Rejs po Renie pod nazwą

Oznaczało to, że musielibyśmy przepłynąć prawie 400 km, w tym 70 km w górę Renu, w przeciągu dziewięciu dni, od 28 października do 6 listopada.

CZY ZGODZIĆ SIĘ NA REJS?

Wahaliśmy się, bo przecież mieliśmy płynąć barką raczej małą, o długości 10 metrów. Ma ona silnik diesla o przeciętnej mocy, który dobrze sprawdził się na jeziorach i stojących wodach kanałów, nie wiadomo jednak było, czy poradzi sobie z rwącym prądem Renu.

Sterówka na barce jest otwarta, znajduje się w kokpicie, na pokładzie rufowym, przykrywa ją jedynie brezentowy namiot, tymczasem rejs miał trwać późną jesienią. Będziemy więc marzli? Wreszcie trasa – prowadziła przez tereny mocno uprzemysłowione, rzadko odwiedzane przez turystów,

zatem będziemy musieli szukać otwartej mariny z dostępem do elektryczności i wody albo cumować na dziko. Czy nam się chce? Ponieważ wszystkie te wątpliwości wyglądały raczej zniechęcająco więc... przyjęliśmy propozycję.

Z NAMUR PRZEZ LIEGE DO MAASTRICHT

Do Namur przyjechaliśmy z Warszawy samochodem w czwartek wieczorem, nasza barka i Łukasz czekali na rzece Mozie w Namur właśnie. W rejs wypłynęliśmy dopiero następnego dnia o godzinie 1600. Była to godzina zero naszej wyprawy (na barce jest licznik przepłyniętych godzin, dzięki czemu można też kontrolować zużycie paliwa). W Maastricht byliśmy w niedzielę wieczorem. Nie jesteśmy nowicjuszami barkowych rejsów, lecz za każdym razem z niesłabnącą ciekawością



Co chwila mijają nas barki



Infrastruktura marin godna pozazdroszczenia

i zachwytem witamy pierwsze kilometry nowej trasy i pierwszą śluzę. Tym razem nasza pierwsza śluza całkiem nas zaskoczyła, nigdy wcześniej nie widzieliśmy takiej – jej wrota wyloniły się z dna rzeki, zamykając nas w basenie. Woda opadła, zeszliśmy jakieś dwa metry w dół, następnie wrota rozsunęły się, wypuszczając nas „na swobodę”. Okazało się, że płyniemy doliną przecinającą góry Ardeny; wyglądało to uroczco, niczym przełom Dunajca podczas polskiej złotej jesieni. Lecz za drugą śluzą wszystko się zmieniło. Dotarliśmy do terenów uprzemysłowionych. „Przełom Dunajca” zamienił się w wybetonowane koryto, w którym nie było gdzie zacumować. Musieliśmy skrócić w jakieś krzaki i do nich przywiązać się na noc.



W HOLANDII

Za Maastricht Moza wiję się i kręci, dlatego też wzdłuż jej prawego brzegu wybudowano Juliana-kanaal, omijający wszystkie te zakrętas.

Fabryki odsunęły się od kanału. Na brzegach pojawiły się pastwiska z konikami polskimi i krowami, łąki oraz pola, na których osiadały przeogromne stada gęsi. Pogoda ciągle nam dopisywała, było wręcz ciepło, zatem spokojnie, w dobrych nastrojach posuwaliśmy się w stronę Renu. Tak nam minął poniedziałek, wtorek i połowa środy.

Nasza *Dominika* okazała się dosyć wygodną barką. Ma siedem miejsc do spania: dwie w dziobie w kajucie z zasuwanymi drzwiami, trzy w środkowej części, czyli w salonie i dwie na rufie obok silnika w drugiej zamykanej kajucie. Byliśmy w cztery osoby. Uwa-

żam, że jest to optymalna liczba załogi dla tej łodzi. Jest wygodnie, a jednocześnie nie brakuje rąk do obsługi barki.

Dominika wyposażona jest w łazienkę z prysznicem i sedesem morskim, kuchenkę gazową, lodówkę, podgrzewaną wodę czerpaną z dosyć dużych zbiorników. W zasadzie byliśmy niezależni, musieliśmy jednak uzupełniać zapas wody, podłączać się do prądu, aby włączyć ogrzewanie na zimne jednak, jesienne wieczory (mieliśmy też gazowe, podłączone do butli, ale zużywało ono dużo gazu, a butle w Belgii mają inne niż nasz gwinty przy zaworze, więc z wymianą butli - kłopot). Staraliśmy się więc nocować w marinach. Nie było o nie łatwo, ponieważ płynęliśmy przez tereny „nieturystyczne”, w dodatku o porze roku, kiedy normalni ludzie siedzą w ciepłe w domach

W sobotę i niedzielę przepływaliśmy obok wielkich fabryk, stojących na brzegach kanału. Były to elektrownie, huty, fabryki produkujące kwas siarkowy, kredę i nie wiadomo co jeszcze. Po wszystkich te dobra przyplływały osiemnastu- i więcej metrowe barki, którym musieliśmy ustępować. Na tych wodach barki przemysłowe mają pierwszeństwo przed sportowymi zarówno na szlaku jak i w służach.

Gapiliśmy się bezustannie na cały ten przemysł, ten transport... Oczywiście gdyby nie propozycja Łukasza nigdy nie przyplłynęlibyśmy, żeby oglądać fabryki, ale gdy tam już byliśmy, to zafascynowały nas one. Wyglądały naprawdę... nienaturalnie, chociaż wzniesione zostały przez naturalne istoty – ludzi.



Wpływamy w ptasi raj

lub pracują, a nie włączają się po kanałach. Mariny w Belgii były po prostu pozamykane, choć można było w nie wpłynąć i podłączyć się do mediów. W Holandii trafiały się czynne. Na Renie w Niemczech trzeba było wypatrywać obsługi, która zaglądała do portu na godzinę czy dwie w ciągu dnia. Wtedy można było uiścić opłatę. Najprościej funkcjonowała marina w Nijmegen (na Renie) gdzie po prostu był parkomat. Za cumowanie na jedną noc płaciliśmy od 10,05 do 15 (w Nijmegen) euro. Różne bary, informacje turystyczne itp. były pozamykane naглуcho.

DWA DNI NA RENIE

W środę o godzinie 14,30 z ostatniej śluzy na Mozie wypłynęliśmy na Waalkanaal, czyli na dolny odcinek Renu. Otworzyła się



Auto ładuje na brzegu z pomocą dźwigu

Miasta mijane po drodze

Co w nich zobaczyliśmy ciekawego? Opisuję je w takiej kolejności w jakiej je mijaliśmy.

Namur – zbiegają się dwie rzeki: Sambra i Mass (Moza), nad nimi góruje imponująca twierdza wybudowana w XI wieku na miejscu zabudowań celtyckich. Widok z niej na miasto jest przeuroczy. W mieście dużo restauracyjek (zaglądać w podwórka) ze smacznym jedzeniem. Cumuje się przy brzegu kanału, obok białych gęsi i bernikli. Na lewym brzegu Mozy zacumowana jest barka, na której można kupić paliwo.

Liege – stolica prowincji Walonii, centrum przemysłu hutniczego, a w średniowieczu rusznikarstwa. Marina w samym centrum o krok od wesołego miasteczka (zaliczyliśmy koło diabelskie) oraz słynne belgij-skie frytki, piwo Nefie i Gueze – oba o oryginalnym dla nas smaku. Miasto dobre na spacer i posiedzenie w ogródku pubu.

Maastricht – holenderskie miasto jak z obrazka, rozświetlone w związku z Unią Europejską. Pełno kościołów (trafiliśmy na psalmy wydzwani-ane przez kościelne dzwony), pubów i sklepów. Marina (ogrodzona od strony lądu, lecz przy pomostach media dostępne) blisko centrum, a za nią w kierunku północnym barka z paliwem i sklepem żeglarsko-motowodniackim.

Roermond – opłynęliśmy trzy mariny. Pierwsza była klubowa – zamknięta na amen. Druga na rzece przepływającej przez centrum obok średniowiecznego mostu – uroczą. Można było w niej cumować tylko w dzień. Trzecia w sezonie ogólnie dostępna, a po sezonie oferująca darmowe miejsca przy miejskim bulwarze bez mediów. Miasto takie sobie, można się przejść dla rozprostowania kości i zrobić spożywcze zakupy.

Venlo – super miejsce na kupowanie prezentów, upominków, holenderskiego sera i holenderskich napoleonek (będą mi się śnić po nocach). Staliśmy tam dwie godziny przy dzikim nabrzeżu łatwym do odnalezienia.

Numegen (Nijmegen) – miasto zniszczone podczas drugiej wojny światowej i odbudowane (niskie domy) z zachowaniem układu starych ulic. Miły efekt. Marina z parkomatami w śródmieściu, obok niej kasy-no. W centrum mnóstwo sklepów z butami. Wybór ogromny (cen oraz fasonów). Jeśli wyruszyliście w rejs bez butów, to kupcie je w Numegen. My zrobiliśmy tylko zakupy spożywcze i dobrze, gdyż mariny nad Renem znajdowały się w małych zatokach, oddalonych od wiosek, a wszystko poza dostępem do pomostów z mediami (bary, informacje turystyczne, sklepiki) było pozamykane.



Tak należy budować miasta – frontem do rzeki



Na farwaterze spory ruch

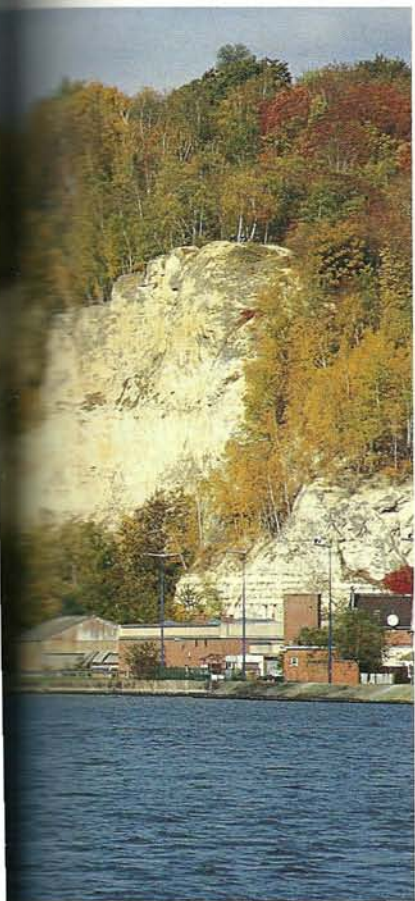


Zagraniczny „Przełom Dunajca”



Barki transportują wiele rozmaitych towarów / zdjęcia: S. Zubczewski

przed nami ogromna przestrzeń wzburzonej wody, uderzył wiatr, ogromne barki zepchnęły nas w stronę brzegu. Do mariny w Nijmegen mieliśmy tylko dwa kilometry, lecz pokonanie tej trasy zajęło nam całą godzinę. Zaczęliśmy się poważnie obawiać, czy jutro uda nam się popłynąć Renem. Przygotowaliśmy kotwicę na wypadek, gdyby na wodzie silnik odmówił posłuszeństwa, położyliśmy pod ręką kamizelki ratunkowe. Musieliśmy przepłynąć 70-cio kilometrowy odcinek tej rzeki, gdyż łączy on szlak Mozy z kanałem Wesel-Datteln, prowa-



dzący w stronę Berlina. Czy taka mała barka jak *Dominika* może popłynąć tego rodzaju trasą? We czwartek rano przekonaliśmy się, że może. Doskonale poradziła sobie na Renie. Dzielnie wspinała się na fale (nawet prawie dwumetrowe) wzbudzone przez śruby kolosalnych barek, słuchała steru, nie mieliśmy z nią żadnych kłopotów, jedynie odgłos pracy silnika na podwyższonych obrotach męczył nas. Ale też płynęliśmy od rana do zmroku, aby zdążyć na spotkanie z następną załogą. Nie spotykaliśmy tak małych jednostek, jak nasza, lecz w marinach cumowały

okryte na zimę motorówki oraz jachty. Myślę więc, że w sezonie po Renie kręć się między wielkimi barkami sportowe łódeczki. Ren jest wielką rzeką, a właściwie drogą wodną zatłoczoną barkami o długości 100 i więcej metrów. One właśnie były naszym problemem, gdyż burzyły wodę tworząc wysokie fale i spychając nas w stronę brzegu. Najgorsze były „lotniskowce” (tak je zwaliśmy): zestawy 6 lub 9 barek pchane przez gigantyczne pchacze. Mimo to patrzyliśmy na nie z podziwem. Te kolosy przewożą chyba wszystko: węgiel, samochody, stal, płyny w wielkich kadziach. Stanowią jednocześnie dom dla osób, które na nich pracują, gdyż na rufie mają komfortowo urządzone, duże mieszkania, a na górnym pokładzie przewożą samochody osobowe i dźwigi za pomocą których przenosi się te samochody na ląd, gdy barka zawinie do portu. Wpłynęliśmy na Ren na 885 kilometrze jego biegu, a więc już blisko ujścia, gdyż cała rzeka ma długość 1233 km. Płynęliśmy do 813 kilometra, czyli pokonaliśmy 72 kilometrów w ciągu 14 godzin pracy silnika. Mieliśmy więc całkiem przyzwoitą średnią szybkość – około 5 km/godz. przy obrotach silnika wynoszących 2800 (wcześniej płynęliśmy na 2000). Za 813 kilometrem przez służę opuściliśmy Ren. Dalej popłynęliśmy kanałem, który w porównaniu z rzeką wydał nam się sielsko spokojny. W marinie w Dorsten czekali na nas zmiennicy. Nasz rejs trwał 9 dni w tym 52,4 godziny czystego płynięcia. Nasi zmiennicy płynęli 82 godziny i przepłynęli łącznie 540 km nim osiągnęli „metę” w Berlinie. Osiągnęli ją o czasie, czyli 15 listopada 2011. ■