

„Batorym” z węglem do Paryża

Monika i Jacek Paris – fryzjerka i górnik, zwyczajne małżeństwo ze Śląska. Przez nasze rodzinne miasto Mysłowice przepływa rzeka Przemsza, która jest dopływem Wisły. Kilkadziesiąt lat temu Przemsza była rzeką żeglowną, pływały po niej dwudziestometrowe galary załadowane węglem z okolicznych kopalń, parowce do ich holowania w górę rzeki, jak i przewożące pasażerów.

Jej czyste wody zachęcały do plażowania i kąpieli. Jednym słowem, rzeka ta żyła. Obecnie bardziej przypomina zaśmiecony ściek, o którym kolejne władze próbują zapomnieć.

Do Paryża ze św. Barbarą

Zachęceni powodzeniem zeszłorocznej [wyprawy z węglowym sercem do Gdańska](#), postanowiliśmy kontynuować „przecieranie szlaków” żeglugi śródlądowej ze Śląska. Warto wszystkim przypominać, że mamy piękne rzeki, tylko tak mało z nich korzystamy.

Tym razem wyzwanie było ambitniejsze – Paryż. Marzenia o takiej podróży były już dawno, ale dopiero doświadczenia z Wisły utwierdziły nas w przekonaniu, że jest to możliwe. Musieliśmy dużo więcej czasu i pracy włożyć w przygotowania, bo według wytyczonej trasy czekało nas około 2500 km do przepłynięcia przez pięć państw Europy. W Polsce rzeki: Przemsza, Wisła do 772 km, Kanał Bydgoski, Noteć, Warta i Odra, a później kanały i rzeki Niemiec, Holandii, Belgii i Francji. Niezbędny stał się zakup małego 2,5 KM silnika spalinowego, bo według zdobytych informacji, na niektóre kanały i rzeki za granicą, nie wpuszczono by nas bez niego. Również możliwość szybkiego manewru na wodzie była ważna dla naszego bezpieczeństwa podczas „mijanek” z dużymi barkami i łodziami. Silnik pozwalał też przemieszczać się szybciej (8-9 km/h) niż na wiosłach, a to w naszym przypadku było bardzo ważne ze względu na ograniczony czas jakim dysponowaliśmy. Oboje pracujemy zawodowo i tak długi urlop jest problemowy. W domu zostały też dzieci – trzynastoletnie bliźnięta – Julia i Alan. Babcie wprowadzie doskonale się nimi opiekowały, ale jeszcze nigdy na tak długo się nie rozstawaliśmy.

Data rozpoczęcia wyprawy do Paryża została ustalona na 20 czerwca 2015 r. Żegnani przez rodzinę, znajomych i fotoreporterów, wyruszyliśmy z Przemszy w strugach ulewnego deszczu. Tym razem na pokładzie była z nami św. Barbara z węgla – patronka nie tylko górników, ale i flisaków na Górnej Wiśle od Strumienia do Włocławka. Mieliśmy nadzieję znaleźć dla niej godne miejsce w Paryżu. Wisła również przywitała nas niezbyt gościnnie –

burzą z gradem. Przez kilka kolejnych dni mokliśmy i marziliśmy w dzień i w nocy. Gdyby nie ubrania, w które zainwestowaliśmy tym razem, pogoda mogłaby nas pokonać. Jak rok wcześniej pobudka była o świcie i płynęliśmy do wieczora, gdy trzeba było szukać bezpiecznej wyspy na obóz. Z powodu niskiego stanu wody Wisła odsłoniła kolejne mielizny, a przy tak kiepskich oznaczeniach szlaku żeglownego, nieuwaga kończyła się spacerem pośrodku rzeki w poszukiwaniu głębszej wody. Pierwszy nocleg „pod dachem” zaliczyliśmy dopiero w Warszawie, chcąc doprowadzić siebie i nasze ubrania do porządku. Niestety pobyt ten zamiast chwili odpoczynku dostarczył tylko zmartwień. W „niby strzeżonym” Porcie Czerniakowskim, gdzie przycumowaliśmy Batorego, ktoś wypalił w naszym kajaku dziurę papierosem. Na szczęście udało się go naprawić i następnego dnia zostawiliśmy za sobą niegościnną stolicę. Chociaż data wskazywała na lato, ciągle mieliśmy na sobie kilka warstw ubrań a i tak marziliśmy. Ranki bywały tak zimne, że chcąc ogrzać ręce, wkładaliśmy je do wody, która wydawała się ciepła. Dobrze, że Zalew Włocławski był nad wyraz spokojny. Trochę się go obawialiśmy, bo rok temu bardzo nas zmęczył niesprzyjającym, silnym wiatrem i zalewającymi kajak falami.

Mimo sezonu nie zaobserwowaliśmy niestety na Wiśle zbyt wielu jednostek pływających (nie licząc łódek rybackich i kilku małych motorówek). Właściwie tylko przy większych miastach jak Kraków, Sandomierz, Kazimierz, Warszawa czy Toruń, pływają tzw. wycieczkowce, wożące turystów na odcinku 300-400 m tam i z powrotem. Dalej nie popłyną, bo zawiesiłyby się na mieliznach pozostawionej od lat samej sobie Wisły. Jak to możliwe, że „królowa polskich rzek” jest tak mało wykorzystywana zarówno do transportu towarów przemysłowych jak i w rekreacji?...

Na 772 km Wisły skręciliśmy na nieznaną nam wody Kanału Bydgoskiego. Dość wąskie koryto kanału nie kryło już wprawdzie mielizn, za to dorodne wodorosty wkręcając się w silnik, skutecznie blokowały jego pracę. W okolicach Bydgoszczy kursują tramwaje wodne i chociaż tutaj widać, że kanał można sensownie wykorzystać. Niestety już dalej, na Noteci, płynęliśmy samotnie przebijając się znowu przez kaczeńce i wodorosty. Przyroda jest piękna, ale należy ją kontrolować, szczególnie w miejscach, które mają służyć ludziom. Łodzie sportowe pływają tędy sporadycznie a większe jednostki chyba w ogóle. Być może ma to związek z remontem śluzy miejskiej w Bydgoszczy, ale skutecznie zatrzymało to żeglugę śródlądową z zachodu na wschód i odwrotnie.

Na skanalizowanym odcinku Noteci zaliczyliśmy ostatnią w Polsce śluzę, a było ich w sumie 29 (7 na Wiśle i 22 na Kanale Bydgoskim i Noteci). Wszędzie w tym rejonie spotykaliśmy się z ludzką życzliwością i chęcią pomocy. Nie było problemów z rozbijaniem namiotu przy

śluzach czy śluzowaniem nawet po godzinach pracy. Ludzie tutaj żyją jakby spokojniej i są otwarci na drugiego człowieka.

Kiedy Noteć przeszła z kanału w rzekę wolno płynącą, od razu zniknęło zielsko a koryto poszerzyło się. Nie zmieniły się tylko wysokie, zarośnięte brzegi, które nie pozwalały wyjść w razie potrzeby.

Warta również płynie w dość szerokim korycie i te 68 km pokonaliśmy bezproblemowo, tym bardziej, że słońce zaczęło przygrzewać i mogliśmy się w końcu rozebrać z naszych kombinezonów. Wędkarze mają tu podobno doskonałe warunki dla swojego hobby i spotykaliśmy ich łódki bardzo często.

Na Odrze mijaliśmy już większe jednostki pływające. Na tym odcinku jest to rzeka dobrze oznaczona i przystosowana do żeglugi śródlądowej. Odra jest rzeką graniczną, więc jej lewy brzeg to terytorium Niemiec.

667 km to miejsce, w którym musieliśmy skręcić w lewo na śluzę Hohensaaten. Za nią otwierała się droga na niemieckie kanały.

Według zebranych w trakcie przygotowań informacji, na śluzach niemieckich jest obowiązek meldowania się. Barki i łodzie robią to zwykle przez radio UKV, ale można też przez intercom znajdujący się przed śluzą lub przez telefon. Nie stwarzało to większych problemów przy podstawowej znajomości języka. Śluzy niemieckie są bezpłatne (w Polsce płaci się za każdą) i czynne zwykle od godziny 6 do 22. Za korzystanie z podnośni Niederfinow również nie są pobierane opłaty a budowla ta robi duże wrażenie. Wpłynęliśmy tu do wielkiej wanny z wodą, która podnosiła się 36 m w górę razem z wszystkimi jednostkami przycumowanymi w środku. Na górze wypłynęliśmy na Havel-Oder-Kanal. I od razu można było przekonać się jak Niemcy korzystają ze swoich dróg wodnych. Barki pływają jedna za drugą załadowane węglem, złomem i wszystkim, co da się przetransportować w ten sposób. Łodzie sportowe są traktowane jako drugie domy i sposób na relaks. A przy tym ilość i różnorodność zwierząt żyjących przy kanałach wręcz zdumiewa i świadczy o możliwości pogodzenia interesów żeglugi śródlądowej i ekologów.

Mijające nas barki nie stwarzały żadnych problemów, gorzej było z pędzącymi łodziami sportowymi. Wytwarzane przez nie krótkie, mocne fale często zalewały kajak, ale ludzie jak wszędzie, mają wyobraźnię albo nie.

Miłym zaskoczeniem była propozycja pewnego kapitana – Reinera. Zaoferował nam całodzienne holowanie i odpoczynek na jego łodzi. Dzięki temu udało się bez problemu pokonać największą śluzę w Europie – Hohenwarthe (18 m różnicy poziomów), gdzie spodziewaliśmy się odmowy przy samodzielnej próbie śluzowania. Również akwedukt nad

Elbą, zaraz za tą śluzą, wymagał meldowania się przez radio UKV, a takiego nie posiadaliśmy, więc propozycja Reintera okazała się dużą pomocą. I już spokojnie dalej sami mogliśmy liczyć kilometry na Mittellandkanale. Niemcy - za doskonałe oznaczenia kilometrażu i porządek przy kanałach - zasługują na pochwałę. Jednego jednak nie przewidzieli: dwoje wariatów na kajaku. W naszym przypadku znalezienie noclegu pod dachem okazało się niemożliwe. Wszystkie przystanie i mariny są dostosowane do odwiedzin gości, ale na własnych łodziach. Zostawał nam więc zielony namiocik jako apartament. Na szczęście zwykle mogliśmy skorzystać z prysznica, co dawało odrobinę luksusu. Problemem było też szukanie stacji benzynowych i sklepów, żeby uzupełnić zapasy paliwa i jedzenia. Bezpośrednio przy kanałach nie było takiej możliwości, ale pomagała nam automapa (nawigacja) w telefonie z zaznaczonymi stacjami w danej okolicy.

Niezbyt długo cieszyliśmy się ciepłem. Do niskich znowu temperatur dołączył jeszcze silny, przeciwny wiatr. Zmęczenie też zaczęło dawać o sobie znać, od kilkunastu dni spaliśmy po 5-6 godzin płynąc po 13-14. Paradoksalnie myśl o ludziach, którzy w nas nie wierzyli pchała nas dalej przed siebie mimo wszystkich przeciwności. Właśnie tym niedowiarkom i kpiarzom należało pokazać, że tak łatwo nie odpuścimy. A na Wesseln-Datteln-Kanal zaczęło się robić wręcz pod górkę. Nie wpuszczono nas tu na czterech śluzach ze względu na zbyt duży ruch barek i musieliśmy przenosić cały dobytek „na plecach”.



Na Ren wpłynęliśmy z obawą, czy damy radę na tej ogromnej rzece. Trzymaliśmy się grzecznie jak najbliżej brzegu, żeby nie przeszkadzać żegludze zawodowej. To, co dzieje się na Renie jest niesamowite. Barki, pchacze z kilkoma barkami z przodu, wycieczkowce, kontenerowce i mniejsze jednostki - to wszystko płynie na całej szerokości rzeki, tam i z powrotem. A jednocześnie na brzegach tej wodnej autostrady plażują ludzie, pasą się zwierzęta i toczy się życie miast. Tak trudno zrozumieć, dlaczego w Polsce, gdzie mamy Wisłę, Odrę czy inne większe i mniejsze rzeki, żegluga śródlądowa właściwie nie istnieje.

Nasze władze z ekologami mogłyby się wybrać w taką podróż. Może w końcu przekonałoby to i jednych i drugich, że regulacja rzek i przeniesienie tam choćby części transportu odciążałoby zakorkowane drogi nie przeszkadzając przy tym przyrodzie. Taki transport jest ponadto bezpieczniejszy, tańszy i szybszy niż drogowy.

Batory dzielnie radził sobie na Renie i ani się obejrzeliśmy a zawiesiliśmy holenderską banderę. Ren przechodzi tu w rzekę Waal, ale oprócz nazwy nic się nie zmieniło. Żegluga odbywa się nawet w nocy, bo szlak jest dobrze oznaczony, a jednostki są wyposażone w odpowiednie przyrządy nawigacyjne. Po 100 km „bujania” na metrowych falach odetchnęliśmy z ulgą skręcając na służę krótkiego odcinka kanału St. Andries. Niezbyt dobrze wspominamy kilkunastokilometrowy odcinek rzeki Maas, ze względu na szalejące tam motorówki. Następny kanał - Henrietteword zaskoczył nas z kolei zamkniętą służą, gdzie przenosiliśmy wszystko przez dwa skrzyżowania w środku miasta. Na służach w Holandii również wymagane jest meldowanie i tak jak w Niemczech są bezpłatne. Niektóre są obsługiwane przez centralę, co bez radia UKV, czasem opóźniało słuzowanie.

Spędziliśmy w tym kraju trzy dni, ale nie wywarł na nas zbyt dobrego wrażenia. Owszem, oznaczenia kanałów są dobre, ale okolice, przez które przepływaliśmy, nie były ani ładne ani interesujące. Ruch barek i łodzi sportowych nie był duży, co nas nawet cieszyło, bo w wąskich kanałach obłożonych blachą fale nie miały się jak wytłumić i bardzo nami rzucało.

W Belgii na pierwszej służie należało kupić winietę uprawniającą do pływania po tamtejszych drogach wodnych, ale nas to nie dotyczyło, bo Batory ma mniej niż 6 m i takie jednostki są zwolnione z tej opłaty. Znowu pogoda dawała się we znaki, poczuliśmy na sobie wszystkie odmiany deszczu - od mżawki po ulewę. Pozytywnie zaskoczyli nas tu jednak ludzie, ich otwartość i życzliwość. Widząc polską banderę, często z niedowierzaniem, unosili kciuk do góry w geście OK.

Nasza trasa musiała ulec zmianie, bo dowiedzieliśmy się, że mogą Batorego nie wpuścić na pochylnię Ronquieres za Brukselą. Nie była to łatwa decyzja, bo wymagała płynięcia pod prąd rzeki Meause. Batory radził sobie jednak dobrze i mogliśmy kontynuować podróż. Belgia, mimo paskudnej pogody, oczarowała nas swoją różnorodnością. Przez te 190 km mijaliśmy duże, tętniące życiem miasta i małe miasteczka z miniaturowymi domkami jak z bajki. Widok prężnie działających zakładów przemysłowych przypominał nam dawny Śląsk, chociaż zdarzały się też nieliczne opuszczone fabryki. A najładniejsze widoki, jak zwykle, zapewniała natura. Czasami płynęliśmy samotnie wśród wysokich skał wznoszących się wzdłuż brzegów rzeki Meause, czując się naprawdę mali.

W Belgii rzadko można znaleźć na rzece oznaczenia kilometrażowe, a na służach nie ma

obowiązku meldowania się. Kto się zmieści ten się służy i wszystko odbywa się „na luzie”. Niestety na pierwszej francuskiej śluży Givet spotkaliśmy się z zupełnie innym podejściem. Pan wydający winiety nie chciał nas wpuścić do Francji, bo według niego, Batory był „petit” czyli za mały. I właśnie wtedy najbardziej odczuliśmy belgijską życzliwość. Gdyby nie interwencja belgijskiego małżeństwa, które próbowało wyjaśnić sytuację, byłoby ciężko porozumieć się z wystraszoną urzędniczką. Tym bardziej, że nie znamy francuskiego, a ona z kolei żadnego innego języka. Dopiero następnego dnia, po dokładnym obejrzeniu Batorego przez policjanta, dostaliśmy zgodę na pływanie po Francji. Wiązało się to z wydaniem nam urządzenia - pilota, otwierającego dalsze śluzy.



W tym rejonie wszystkie śluzy są objęte systemem VNF, który pozwala na ich samodzielną obsługę pod nadzorem centrali i serwisu. Odbywa się to przy pomocy pilota lub drążka zawieszzonego na środku kanału. Śluzy owszem, pilot lub drążek otwierał, ale z ich dalszym działaniem bywało różnie. Czasem nie wychwytywał nas fotoelement i śluza się blokowała. Ktoś z najbliższego serwisu przyjeżdżał wtedy i uruchamiał system. Niestety trwało to dość długo i traciliśmy cenny czas. Do tego jeszcze śluzy były czynne tylko od 9 do 18, co zmuszało nas do rozbijania obozu tam, gdzie udało się dopłynąć przed wyłączeniem systemu. Nie było sensu przenosić wszystkiego, kiedy następna śluza była zwykle dwa lub trzy kilometry dalej. Na odcinku około 500 km śluzowaliśmy się 112 razy. Francja okazała się krajem mało przyjaznym i wymagającym od nas dużo cierpliwości. Tu, jak nigdzie indziej, czuliśmy się jak bezdomni. Przystani, gdzie można było się zatrzymać, było bardzo mało, a codziennie chcieliśmy dopłynąć jak najdalej. Czas nas gonił - byliśmy już przeszło miesiąc poza domem. Bywało, że spaliśmy na polu, w lesie albo przy czyimś płocie pytając o zgodę właściciela posesji. Kiedy trafialiśmy na dobrych ludzi, korzystaliśmy u nich z kąpieli, ale przeważnie służyła nam do tego rzeka.



Kolejne odcinki kanałów i rzek we Francji przypominały polski sposób zarządzania. Miejscami drzewa zarastały kanał, płynęło się jakby w lesie. Ruch zawodowy, jak i rekreacyjny był niezbyt duży, chociaż spotkaliśmy nawet jednostki z banderą Australii i Nowej Zelandii. Dopiero region Champagne i rzeka Marne pokazały ładniejsze oblicze Francji z pagórkami pokrytymi winnicami i malowniczymi miasteczkami. Na Sekwanie znowu mieliśmy problemy z policją wodną, ale w końcu dali nam pozwolenie, po wyjaśnieniach policjanta - Polaka tam pracującego. Po 34 dniach podróży osiągnęliśmy cel i stanęliśmy dosłownie u stóp wieży Eiffla.



Trudno opisać, co się czuje w takim momencie, ale na pewno warto było tyle wytrzymać dla tej chwili.

Czekało nas jeszcze jedno ważne zadanie - znalezienie godnego miejsca dla św. Barbary. Przepłynęła z nami bez uszczerbku przez pięć państw pokonując dystans 2700 km w ciągu 34 dni, 188 śluz, 1 podnośnię i 6 tuneli. Patronka górników i flisaków została przez nas osobiście przekazana do Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej, gdzie spotkaliśmy się z bardzo serdecznym przyjęciem.



Udowodniliśmy, że można mimo wszystko, z naszej myśłowickiej Przemszy dopłynąć aż do Paryża i to nawet z węglem.

NIE MA RZECZY NIEMOŻLIWYCH, SĄ TYLKO TRUDNE DO ZREALIZOWANIA

Monika i Jacek Paris