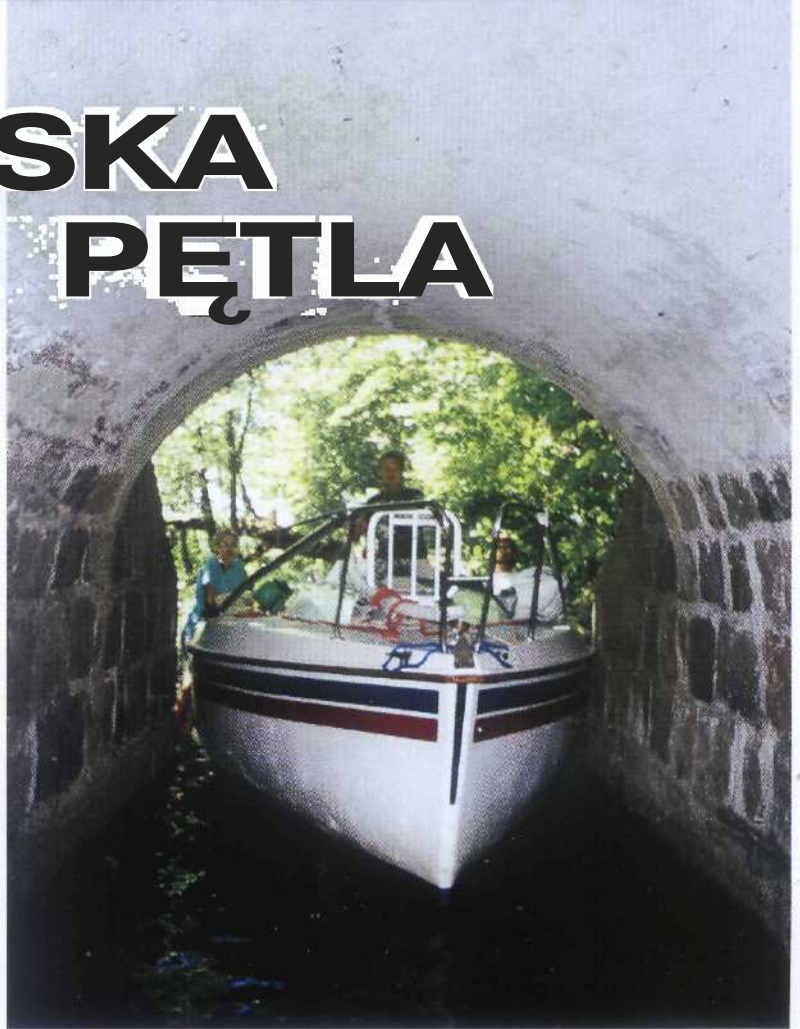


MAZURSKA WIELKA PĘTLA

Pomysł połączenia kanałem Tyrkła z Buwełnem i w ten sposób Śniardw z Niegocinem bardzo zainteresował żeglarzy. Czy jednak jest dobry dla delikatnych Mazur? Najlepszym chyba rozwiązaniem jest budowa pochylni.

JakubKoryciński



Sasanka przeciska się przez tunel pod starym nasypem między jeziorami Ublik Wielki i Ublik Mały

O pomyśle na „powiększenie Mazur”, o którym „Rejs” pisał w nr 10 i 11/1999, można było usłyszeć już wiele lat temu. A kilkanaście lat temu praktykowano na trasie Buwełno-Tyrkło przewożenie małych żaglówek-wielkości Omegi- na zwykłym wozie drabiniastym zaprzężonym w konia lub traktor. Wystarczy zresztą spojrzeć na mapę, żeby zauważyć, jak niewielka jest odległość pomiędzy Tyrkłem a Buwełnem. Te jeziora aż proszą się o połączenie, a jego brak wydaje się - przynajmniej żeglarzom - nienaturalny.

**Lodowiec stworzył.
Prusacy łączyli...**

Ukształtowanie terenu na obszarze pojezierza jest skutkiem działania lodowca, który dopiero około 10

tysięcy lat temu wycofał się z Mazur pozostawiając po sobie między innymi wytopiska i rynny, którymi wypływała woda spod topniejącego lądolodu. Takimi rynnami były kiedyś Buwełno i Tyrkło (także np.: jezioro Ryńskie, Mikołajskie czy Nidzkie). W czasie odwrotu na północ, lądolód wielokrotnie zatrzymywał się, ponownie nawracał i znowu cofał. Efektem tego są liczne ciągi wzgórz morenowych usypanych niegdyś przed czołem lodowca. Jednym z takich ciągów jest linia moren biegnąca od Budzisk w kierunku na Ryn, przecinająca rynnę jeziora Jagodnego (przy jeź. Kula) dalej tworząc Paproteckie Góry (164 m n.p.m.) oraz oddzielając jeź. Tyrkło od Buwełna. W interesującym nas miejscu różnica poziomu lustra wody i lądu sięga średnio 20-25 m.

Pierwsze mazurskie kanały w latach 1764-1765 budowano w rejonie naturalnych obniżzeń istniejących pomiędzy poszczególnymi zbiornikami. W konsekwencji połączenia wielkich jezior ich poziom został wyrównany, a dalsze prace melioracyjne prowadzone w XIX wieku doprowadziły do obniżenia poziomu wody wielu zbiorników i kilkakrotnie przyspieszyły naturalny proces ich zarastania. Doskonałym przykładem jest tutaj osiemnastohektarowe jezioro Kotek Wielki, leżące pomiędzy kanałem Mioduńskim i Grunwaldzkim, którego nazwa pochodzi jeszcze sprzed 1764 roku, kiedy to jego powierzchnia wynosiła 48 hektarów.

Wiele jezior całkowicie zniknęło z mapy, a jedyne, co po nich pozostało, to mokradła takie jak łąki Staświńskie, Łajty (na północ od jeź. Szy-

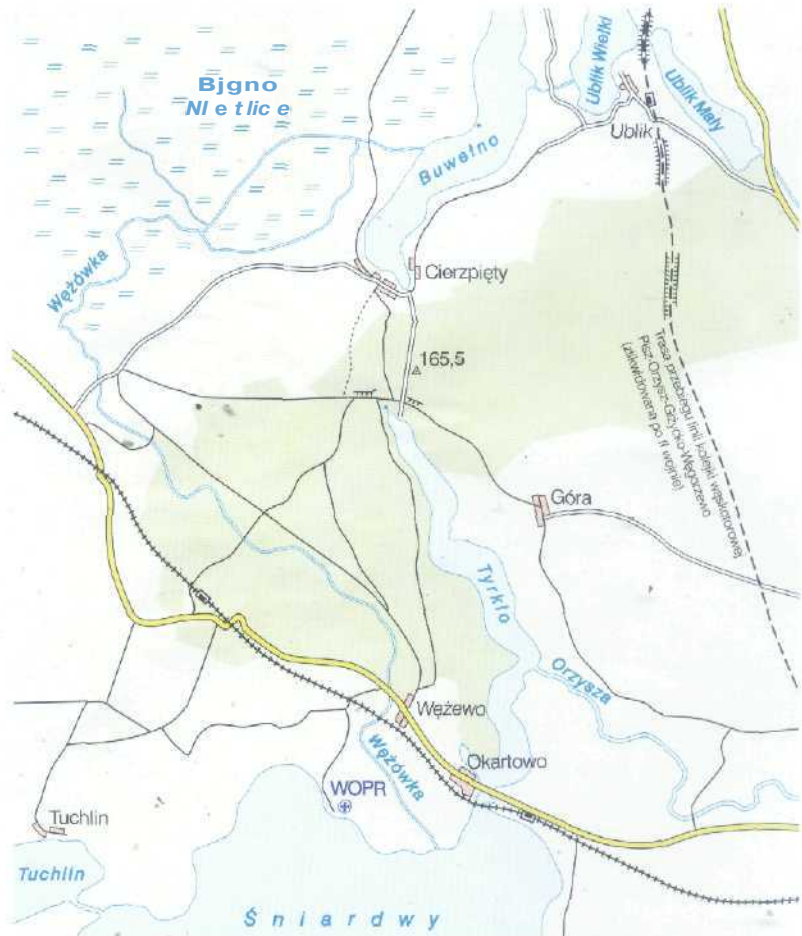


Głazna Struga między jeziorami Wojnowo i Buwelno. Stary most nie widnieje na mapach

mon), oraz Bagno Mietlice (koło Buwelna), które było jeziorem do 1869 roku, kiedy osuszając je „zyskano” kilkadziesiąt hektarów tak. Można też się dzisiaj zastanawiać, dlaczego do zespołu jez. Mamry zalicza się Dargin czy Kisajno. Co prawda obecnie Dargin i Mamry oddziela prześmyk pomiędzy dwoma dużymi półwyspami połączonymi mostem, jednakże w siedemnastym wieku w tym miejscu była jedynie nieduża wyspa, a większa część półwyspów znajdowała się pod wodą. Dopiero po obniżeniu poziomu wód na północ od Giżycka połączenie znacznie się zwężyło dzieląc akwen.

Budowa kanału Giżyckiego także nie nastęrczała trudności, gdyż powstał on głównie z wyprostowanego koryta rzeczki, która rozpoczęła swój bieg w jeziorze Wojsak połączonym wówczas wąskim prześmykiem z Kisajnem. Przed ukończeniem tej inwestycji jedynym połączeniem Niegocina z Kisajnem był stary kanał w Wilkasach, który również powstał w naturalnym i podmokłym obniżeniu.

W latach 1854-1857 dokończono budowę sieci kanałów i dzięki te-



Tereny i szlaki w okolicy rozważanego połączenia jezior Tyrko i Buwelno, a poprzez je Śniardw z Niegocinem - południa Wielkich Jezior z północą



Pod mostkiem na Ublickiej Strudze większe jednostki się nie przecisną

mu w 1856 roku mógł odbyć się pierwszy rejs parostatku o wdzięcznej nazwie *MASOVIA*. na szlaku Pisz-Węgorzewo. Od tamtej pory, z punktu widzenia nas, żeglarzy, właściwie niewiele się zmieniło.

Pierwszym, i jak dotąd jedynym w tym rejonie kanałem, który miał pokonać duże różnice wysokości jest słynny Kanał Mazurski. Jego budowę rozpoczęto jeszcze w 1911 roku, lecz wkrótce przerwała ją wojna. Miała łączyć Wielkie Jeziora Mazurskie z Zalewem Wiślanym poprzez rzeki Łynę i Pregołę. Rozpoczętej ponownie w 1934 roku budowy nie dokończono z powodu zmiany granic po drugiej wojnie światowej. Dzisiaj o wielkości tej inwestycji najlepiej świadczy dziesięć szluz łączy różnicy poziomów wynoszącej aż 111 metrów. Obecnie czynna jest tylko

szluz Guja, nad jeziorem Rydzówka, służąca zachowaniu stosunków wodnych (około 8 km od leśniczówki Manierki).

Delikatny ekosystem

Jest jednak szansa, że wkrótce będziemy świadkami budowy kolejnego połączenia jezior i powstania nowego szlaku żeglownego na turystycznej mapie Mazur. Obecnie prowadzone są wstępne analizy możliwości i kosztów łączy Tyrkła i Buwełna, o czym pisaliśmy już w „Rejsie” (nr 10/1999 i 11/1999). A jest nad czym się zastanawiać.

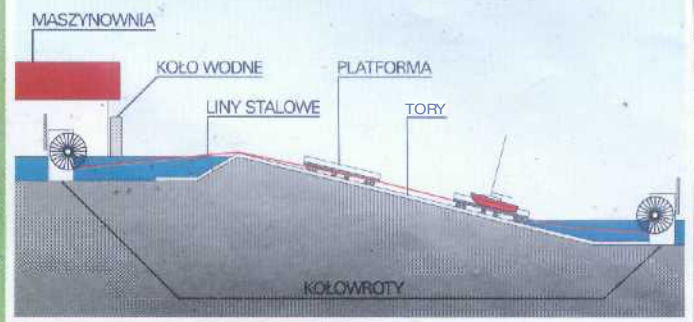
Podstawowym problemem stojącym na drodze budowniczych jest różnica poziomów wody pomiędzy jeziorem Buwełno a Wojnowo, która wynosi wprawdzie tylko około 30

cm-, ale... (Mapa turystyczna „Wielkie Jeziora Mazurskie” 1:100000 PPWK - Niegocin i Wojnowo 115,7 rn n.p.m., Buwełno - 116 m n.p.m.)

Niestety, obniżenie poziomu jeziora Buwełno o 25-30 cm spowoduje ogromne zmiany w poziomie wód rejonu bagna Nietlice będąc i-go ogromnym rezerwatem przyrody. Można tam spotkać dziki, sarny, łosie, mnóstwo gatunków chronionego ptactwa, a także żółwie błotne. Mokradła Nietlickie są także niezwykle cennym, przywzrastającym deficycie wody, naturalnym zbiornikiem retencyjnym. Z tej przyczyny trzeba raczej uniknąć obniżania poziomu wód Buwełna. Dyskusyjna jest także propozycja regulacji rzeczki Wężówki, wysunięta przez piski samorząd. Skanalizowanie rzeczki biegnącej przez sam środek Bagnisk



PRZEKRÓJ PODŁUŻNY POCHYLNII



oczyszczać wlot wody chłodzącej na kolumnie silnika. W pewnym momencie wyrastają przed nami, na wpół zatopione w zielonej zupie, monstrualnej wielkości jakby samochodowe kierownice. Stajemy przy brzegu. Idziemy do budynekcu przycupniętego na brzegu. Pochylnia Buczyniec. W maszynowni starszy pan spokojnie odpowiada na nasze pytania, płacimy za całą eskapadę około 30 złotych. Słucham o technice podróżowania na 25-tonowym wózku, a nieopodal z cichym poświstem obracają się wielkie koła zębate, na bęben nawija się biegnąca nie wiadomo skąd, gruba na dwa palce stalowa lina. Wszystko lekko drży. Fascynujące.

Na wóz wchodzi dwa jachty. Wpływamy między barierki i cumujemy nabiegowo do drewnianego pomostu. Jedna osoba zostaje na pokładzie. Uderzam w gong. Dobrze, że jest pięć pochylni. Przecież każdy z nas chce tak sobie uderzyć...

Pomost i barierki zaczynają drżeć. Z niepokojem patrzę na opadający kadłub. Wreszcie osiadł. Ułożył się, zadzierając rufę. O dziwo, pomosty nadal są w poziomie, a przecież wspina się na stok. Już widać szczyt wzgórza. Zza niego wyłania się dziwny pojazd... A więc to na takim „rydwanie” jedziemy! Niewierny, na co patrzeć... Zaczynamy zjeżdżać z górki. Wóz zanurza się w wodzie i bardzo szybko znika pod wodą. A pomosty cały czas poziomo... Oddajemy cumy i z niecierpliwością wypatrujemy następnej pochylni.

Jest! To Kąty. Kolejka do gongu już dawno ustalona. Wybrzmiewa niski metaliczny dźwięk i jedziemy. Widać



Gęstniejąca rzęsa wodna to widomv znak, że zbliżamy się do pochylni

Włóczęga po Jezioraku nastraja pogodnie melancholijnie - spokój i cisza... Założenia rejsu są proste: żadnych halsówek. Obiadek w Matytach u Pani Basi; wizyta w Siemianach - tutejszych Mikołajkach; nocka na wyspie, na której spoczywają, jak wieść gminna niesie, szczątki nieszczęśliwych kochanków.

Ale właśnie wiatr zagnat naszego CHARLESTONA w zwężającą się na kształt leja zatoczkę. Już widać białą tarczę, oznaczającą wejście do kanału. Kładziemy maszt. Palimy motor. Pierwszy mostek - wchodzimy na jezioro Dauby. Na prawym brzegu wypatrzyliśmy wejście do Kanału Hławskiego. Jest zupełnie pusto. Mijamy osiem kolejnych mostów, co urozmaica leniwą żeglugę. Aż tu nagle skrzyżowanie - do „naszego” kanału wpada Kanat Elbląski. Z prawej strony Śluza Milomłyn. Pod wieczór wychodzimy na jezioro Ilińsk, zwane także Jelonek. Znajdujemy suchą polankę, cumujemy. Jesteśmy zauroczeni. A to dopiero pierwszy dzień...

Następny most, dwa matę jeziora nanizane niczym perły na sznurek

kanału, jeszcze jeden most i wpływamy na wąskie jezioro Ruda Woda. Wczesnym popołudniem na prawym brzegu zauważamy wejście do Kanału Duckiego. Mirno że dzień jest słoneczny, w kanale panuje mrok. Jest chłodno. Można odnieść wrażenie, że wpłynęło się do długiego lochu. Około czwartej nad ranem zrywa nas z koi okrutny łoskot - jakby pień zwałił się do wody. To łos, któremu tędy akurat wypadła droga włóczęgi...

Kolejny dzień przynosi następne dwa mosty i jezioro Sambród. Na jego lewym brzegu Małdyty. Robimy zakupy w małym sklepiku, nieopodal miejsca cumowania. Pani w różowych kapciach i fioletowym uniformie listonosza prowadzi niespieszną dysputę z kumą. Chodzący na wodnych obrotach traktor czeka na swego kierowcę, który stoi za nami w krótkiej kolejce... Z przyjemnością wypijamy na murku piwo, po czym wchodzimy w kolejny kanał. O zmroku cumujemy do umocnionego drewnianymi kołkami brzegu.

Z rana wypływamy. Na wodzie coraz gęstsza rzęsa, co chwilę trzeba

Na kanałach:

- sprawdzać co jakiś czas drożność układu chłodzenia;
- kontrolować temperaturę wody chłodzącej - zbyt wysoka może być oznaką przytkania wodorostami otworu, przez który ciecz jest zasysana;
- nie lekceważyć znaków szlakowych;
- w miarę możliwości nie pogłębiać wzajemnej odwiecznej wrogości między żeglarzami i Wędkarzami.

Na pochylniach:

- jednak wysłuchać instrukcji operatora pochylni i później stosować się do nich z pożytkiem dla siebie i jac^u;
- sprawdzić, czy płetwa sterowa i miecz są podniesione;
- cumować nabiegowo, tak, aby w każdej chwili móc zwolnić cumę.

już taśmowe hamulce. Oglądam koła naszego pojazdu. Składają się one jak gdyby z dwóch sklejonych kół kolejowych. Tory pod wodą mają inny kąt nachylenia niż szyny ułożone na ziemi i leżą wewnątrz lądowego torowiska.

Płyniemy dalej. Dopiero po chwili zorientowaliśmy się, że płyniemy kanałem, którego lustro wody jest wyżej niż otaczające go tereny. Przypomina to kolejowy nasyp z wykopaną w nim rynną, którą wypełnia woda. Zaczynam doceniać geniusz inżyniera Georga Jakoba Steenke - projektanta tej budowli. Kolejne pochylnie Jelenie i Całuny przenoszą nas na kolejny odcinek Kanału Ostródzko-Elbląskiego.

Wreszcie wpływamy na jezioro Drużno. Wąski farwater, wolny od kwiatów, które poza nim rozsypane są na wodzie aż po horyzont, prowadzi do Elbląga. Co to za kwiaty? Chyba te, które pan Józef Tollibowski, ubrany w biały garnitur, brodząc po pas rwał dla bohaterki „Nocy i dni” - pani Barbary Ostrzeńskiej.

Na środku jeziora silnik nagle gaśnie. Unieruchomiła go wszechobecna rzęsa. Czyścimy gaźnik.

Około godz. 2200 wpływamy do Elbląga. Basen portowy na lewym brzegu, pomiędzy mostami wygląda jak wymarły. Znajdujemy jednak kogoś - możemy stać. Na kolację oczywiście szpan i czarny kawior...

Fot. Jakub Koryciński

Rys. Marek Strauchold



Czerwony koto*yrót na pomoście uruchamia hamulec



Wiszące na kratownicy wodorosty wskazują, że do tego miejsca sięga lustro wody w czasie cumowania.

Atrakcja turystyczna na skalę światową

Projekt budowy Kanału Elbląskiego powstał w 1825 roku, kiedy to rosła potrzeba wydajnego transportu. Podstawowym problemem była duża, bo wynosząca prawie 100 metrów, różnica wysokości pomiędzy Drużnem a Pniewem.

Ambitnego zadania podjął się holenderski hydrotechniczny J. Steenke. Budowę rozpoczęto w 1848 roku. Poziom wody w górnej części systemu ustalono na 90 m. n.p.m. Obniżono w tym celu wody w jez. Bartężek i Ilińskim o 1,5 m., Rudej Wodzie o 1,8 m., a w Sambrodzie i Pniewie aż o 5,3 m. Nadmiar wód odprowadzono Drwęcą. Aby nie podnosić poziomu wód jeziora Karnickiego, leżącego o 2 m. niżej niż reszta szlaku, usypano przez nie groblę o prawie półkilometrowej długości i wysokości sięgającej prawie 30 m, po której poprowadzono kanał. Różnicę 99 metrów pomiędzy Drużnem i Pniawern postanowiono pokonać budując pięć śluz na rzeczce Klepinie, pomiędzy Całunami Nowymi a Jeleniami i Buczyńcem. Pokonano w ten sposób jedynie 14 metrów. Dlatego Steenke zaproponował budowę pochylni. Przesądzenie nowatorskiego pomysłu nie było łatwe i przesądziła dopiero osobista rozmowa budowniczego z władcą Prus. Zbudowano cztery pochylnie o łącznej różnicy poziomów 85 metrów. Niestety, wcześniej zbudowane śluzy poważnie spowalniały ruch jednostek na szlaku. Zdecydowano się więc na Budowę piątej pochylni.

Połączenie Ławy z Elblągiem przez Mitomłyn działało już od 1860 roku. W 1872 roku zakończono też szlak łączący Miłomłyn z Ostródą. Cały projekt zakończyło w 1806 roku niewielkie przedłużenie szlaku w okolicach Ławy.

Kanał Elbląski wraz z rzekami i jeziorami tworzy system o długości prawie 152 km, przy łącznej różnicy poziomów na śluzach i pochylniach 103,4 m (śluzą z największą różnicą poziomów - Mitomłyn 2,8 m; pochylnia - Oleśnica 24,5 m). Jego początkowo duże znaczenie gospodarcze malało wraz z rozwojem kolei. Obecnie kanał jest właściwie jedynie atrakcją turystyczną. Drugie podobne urządzenie znajduje się ponoć tylko w Kanadzie.

Do dnia dzisiejszego pochylnie, prócz pochylni Buczyńiec, są niezależne energetycznie, gdyż do ich napędu wykorzystywana jest różnica poziomów wody. Dzięki temu urządzenia pracują bardzo cicho i wciąż na oryginalnych podzespołach! Fantastyczny zabytek hydrotechniki.