



Podróż 63

Niedziela – budzą nas kościelne dzwony. Niczym na plebani, mieszkamy tuż przy kościele w Płoskini. Spoglądamy przez okno i z uśmiechem obserwujemy grupę, przeważnie starszych, odświętnie ubranych mężczyzn, którzy z zaciekawieniem oglądają nasze samochody. Ponaglenia żon niewiele pomagają. Schodzimy na dół. Od razu wróciły wspomnienia. Dostałem nawet propozycję zamiany maluch na Toyotę RAV4. Co prawda dość wysłużoną – ale Toyotę. Z dumą godną właściciela Fiata 126p odpowiadam: „nie” – przecież to dopiero początek naszej wyprawy.

Zegnamy się z sympatycznymi właścicielkami pensjonatu, od których za możliwość umieszczenia zdjęcia z naszymi maluchami na facebooku otrzymujemy zniżkę. Miło, tym bardziej, że zapowiada się ciepły, słoneczny dzień. Ruszamy na południe. Pokonując kolejne kilometry wąskimi drogami wciśniętymi pomiędzy bukowe aleje, nareszcie możemy powiększyć ograniczoną przestrzeń fiacika, stosując technikę „zimnego łockcia” lub „ekierki”. Polega ona na opuszczeniu maksymalnie szyby i wystawienia łockcia na zewnątrz. Od razu w środku robi się luźniej. Co prawda nie możemy jeszcze torturować osób znajdujących się w okolicy naszego pojazdu głośną muzyką techno czy disco, bo nasze radio ledwo zipi, ale za to jaki szpan. Co kilkanaście minut przychodzi pora na zmianę ułożenia ręki, która oparta o krawędź szyby zaczyna drętwieć. Wtedy stosuję technikę „zimnej pachy”, polegającej na złapaniu się za krawędź dachu. Szpan pozostaje, a pacha odzyskuje właściwe ph.

Mijamy kopułę radaru dalekiego zasięgu, który może obserwować obiekty powietrzne w promieniu 400-500 km. Powód lokalizacji jest jednoznaczny – bliskość Rosji.

Nie możemy trafić do kolejnej atrakcji na naszej trasie. Błą-

Fiatem 126p wzdłuż granic Polski

CZ. 4



Na promie

dzimy przez kilkadziesiąt minut. Zaczynamy się irytować, by nie powiedzieć bardziej dosadnie. W końcu natrafiamy na niewielki parking przy moście, skąd już tylko kilka kroków do pochylni Jelenie. Przed nami wąska nitka wody pomiędzy pagórkami porośniętymi łąkami i kępami drzew. To fragment Kanału Elbląskiego – najdłuższego kanału żeglownego w Polsce i jedyne na świecie po którym statki nie tylko płyną, ale również jadą na wózkach. Kanał Elbląski zbudowany w latach 1844-1881 jest unikatowym w skali światowej zabytkiem hydrotechniki. Statki i jachty, żeby pokonać różnicę poziomów wpływają na wózki, a następnie są przeciągane po torowisku za pomocą stalowych lin, które porusza koło wodne. Budowa kanału miała na celu skrócenie drogi transportu towarów z Warmii i Mazur (byłe te-

reny Prus Wschodnich) do Bałtyku oraz Gdańska. Podstawowym problemem technicznym przy budowie było pokonanie blisko 100 metrowej różnicy wysokości pomiędzy jeziorem Drużno, a Buczyńcem. Różnicę tą zniwelowano poprzez wprowadzenie pochylni umieszczonych na odległości 10 km. Projektantem kanału był Jacob Steenke, który przyjął zlecenie Fryderyka II. Według niektórych źródeł budowa kanału była droższa od budowy Wieży Eiffla i równała się wartości 77 ton złota. Pierwszy rejs turystyczny kanałem miał miejsce w 1912 roku. Na szczycie pochylni przez dłuższą chwilę czekamy na statek. „Jeszcze nie pływają!” – woła do nas mężczyzna, sprawiający wrażenie jakby prowadził go rower. Szkoła, odpowiadamy i ruszamy w stronę parkingu, gdzie para niemieckich emerytów podróżujących wielkim

kamperem zagląda przez szyby do naszego malucha. Po chwili śledzą nas wzrokiem zadając sobie pewnie pytanie – jak oni tam wejdą. A my „hyc!” i jesteśmy w środku. Da się! podnosząc brwi spoglądamy w ich stronę. Nasz gest zostaje odwzajemniony zdziwionym uśmiechem.

Na stacji benzynowej kolejne dowody sympatii i zainteresowania naszą wyprawą. Tym razem dziewczyny ukradkiem robią fotki.

Co prawda na najwyższy punkt w Polsce maluchami nie wjedziemy, za to mamy szansę zatrzymać się w najniższym miejscu Polski. Jesteśmy w Raczkach Elbląskich, które dla kolekcjonerów polskich atrakcji typu „naj” to obowiązkowy punkt. Tutaj znajduje się największa depresja w Polsce. Cafe 180 cm poniżej poziomu morza.

Wracamy na północ. Jadąc drogą ekspresową E7 nasze maluchy po raz pierwszy mogą się zmierzyć z nowoczesną, dwupasmoową drogą. To chyba jedyne miejsce, do którego nasze fiaciki jakoś nie pasują. Weiskam gaz do dechy, a i tak wyprzedzają mnie turystyczne autobusy. Podmuchy wypychają mnie z drogi, a szum powietrza zagłusza muzę z wiekowego głośnika, znajdującego się u stóp pasażera.

Pogoda nagle się zmieniła. W strugach deszczu dojeżdżamy do Elbląga, który początkowo nie był na trasie naszej podróży. Jednak Ala, a jak się później okazało i Madzia postanowiły ze mną kontynuować dalszą część wyprawy dokoła Polski, przyjeżdżając tutaj z Leżajskiego autobusem. Czy tym, bądź co bądź małym samochodem, będą w stanie podróżować trzy dorosłe osoby przez następne kilka tysięcy kilometrów? Czy maluch i nowi pasażerowie to wytrzymają? Zobaczymy. Jedno jest pewne: teraz szanse w obydwóch maluchach są równe. A skoro już tutaj jesteśmy kilka słów o Elblągu. To jedno z najstarszych miast w Polsce. Założył je mistrz zakonu krzyżackiego w 1237 r. Historia Elbląga była bardzo burzliwa. W ciągu wieków znajdował się pod panowaniem krzyżackim, polskim, a w XVI wieku był pod okupacją szwedzką. Rozkwit miasta nastąpił na przełomie XIX i XX wieku, kiedy to rywalizacja



Pomnik Obrońców Wybrzeża Westerplatte



Kanał Elbląski – Pochylnia Jelenie



Fragment urządzeń hydrotechnicznych na kanale



Raczki Elbląskie – najniższy punkt w Polsce

wał jako port handlowy z Gdańskiem. Piękna Starówka Elbląga została zniszczona podczas II wojny światowej, ale teraz systematycznie jest odbudowywana. Symbolem starówki, na której jesteśmy jest Katedra Św. Mikołaja. To jeden z najwyższych obiektów sakralnych w całej Polsce. Ma imponujące 97 m wysokości.

Czas jechać dalej. W kroplach deszczu przenosimy część bagażu z tylnego siedzenia na dach, by wcisnąć się w trzy osoby do środka. Po chwili szyby pokryła para. Widoczność spadła niemal do zera. Wentylator z trudem odparowuje niewielkie trójkąty na przedniej szybie przypominające czołgowe wizjery. Przypomniałem sobie czasy, kiedy jako jedynemu rocznikowi po studiach artystycznych „zafundowano” mi służbę wojskową, na dodatek w jednostce pancerniej. Nie zapomnę również słów dowódcy, kiedy jechałem czołgiem przez młody zagajnik próbując ominąć rachityczne drzewka: „Wolek, wy w domu macie, k..., malucha! To jest czołg!” To prawda, miałem wymarzonego malucha.

Skrećmy na północ w stronę Zatoki Gdańskiej. To już Żuławy. Idealnie płaska, monotonna kraina. Na terenach delty królowej polskich rzek Wisły tylko wierzby pochylające się nad kanałami zakłócają horyzontalną geometrię pól. Na szczęście słońce coraz śmielej przedziera się przez jeszcze gęste chmury.

W przydrożnej knajpce zatrzymujemy się na posiłek. Co można zjeść będąc nad morzem. Odpowiedź wydaje się oczywista: rybę. Przy barze dumny napis „Świeża ryba”: dorsz, flądra, mintaj, halibut itd. I wszyscy w to wierzą albo chcą wierzyć. Bo o tej porze roku, tylko flądra może być łowiona. Na pozostałe gatunki jest okres ochronny. Tak więc świeża oznacza w domyśle: świeżo wyjęta z zamrażarki. Świadomość ta nie przeszkodziła nam jednak w roz-

koszowaniu się smażoną rybą z dodatkiem słuszonej porcji frytek i surówki z kapusty. I jeszcze małego piwa.

Trzymając się zasady „wzdłuż granic Polski”, dojeżdżamy do Mikoszewa gdzie promem przeprawimy się na wyspę Sobieszewską. Ustawiamy się w kolejce i czekamy. Tradycja pływania promu między Mikoszewem, a Świbnem sięga roku 1895, kiedy to przekopano nowe ujście Wisły zapobiegając powodziom. Zaistniała wtedy potrzeba komunikacji wodnej. Przeprawa promowa na obecnym odcinku działa od 1945 r. W oczekiwaniu na prom wypatrujemy ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego.

Wjeżdżamy na prom ustawiając się w szeregu samochodów. Delikatny ruch i płyniemy. Prom „Świbno” jest promem linowym, prowadzonym przez linę zamocowaną z obu stron rzeki. Jego napęd stanowi statek-holownik, który płynie obok. To największa przeprawa promowa w Polsce. Oprócz zalet czysto praktycznych, prom skraca drogę do Krynicy Morskiej oraz pozostałych miejscowości na Mierzei Wiślanej. W sezonie przeprawa jest również malowniczą atrakcją turystyczną. Po kilkunastu minutach jesteśmy na wyspie Sobieszewskiej. Jeszcze kilka kilometrów i przez most pontonowy na Martwej Wiśle opuszczamy wyspę.

Nagle krajobraz się zmienia. Pola i łąki ustępują miejsca coraz liczniejszym zabudowaniom. Już nie mamy wątpliwości, że wjeżdżamy do największego kompleksu miejskiego na naszej trasie tzw. Trójmiasta.

Znowu zaczęło padać. Wjeżdżając na główną drogę przyśpieszamy 60, 70, 80. Może wycisnę 90. Nic z tego, droga zaczęła się lekko wznosić na imponujący most. Taki jest maluch. Mam szczęście, wielu kierowców potrafi zrozumieć nie moją, a malucha opieszałość.

Kolejny punkt naszej wyprawy to Westerplatte. Słyszac nazwę Westerplatte na myśl przychodzi nam okres drugiej wojny światowej, a w szczególności dzień bezpośredniej agresji niemieckiej na Polskę. To właśnie tutaj 1 września 1939 r. o godzinie 4:45 rozpoczęła się II Wojna Światowa. Niemiecki pancernik Schleswig-Holstein przybył kilka dni wcześniej do gdańskiego portu z kurtuazyjną wizytą. Konstrukcja pancernika była nieco przestarzała, jednak był on niezwykle silnie uzbrojony i przygotowany do ataku na Westerplatte. Pod pokładem przewoził szturmową kompanię Kriegsmarine. Obroną półwyspu w dniach 1-7 września dowodził mjr Henryk Sucharski. Garnizon toczył samotną walkę, przebywając w oblężeniu przewa-

żających się wrogich. Po ogłoszeniu kapitulacji, niemieckie wojska już 10 października sprowadziły na półwysp polskich więźniów, którzy mieli uporządkować teren po wcześniejszych walkach. Po zakończeniu działań wojennych w roku 1966, polski naród oddając cześć bohaterom Westerplatte postawił pomnik Obrońców Wybrzeża u wejścia do portu. Obecnie statki różnych bander czczą pamięć bohaterów sygnałem podczas wchodzenia do portu. Zmoknięci wracamy do maluchów. Chwila oddechu i ruszamy dalej.

Ponownie droga szybkiego ruchu. Powinienem się cieszyć. Ale wcale tak nie jest. Maluch zdecydowanie woli prowincjonalne drogi. Targani podmuchami wiatru, wywoływanych przez wyprzedzające nas samochody i hukiem w kabinie, który w trakcie przyśpieszania rośnie w postępie geometrycznym, pokonujemy kolejne kilometry. Wycieraczki z trudem radzą sobie z kropelkami deszczu, a luzy w kierownicy wymuszają nieustanną korektę toru jazdy. Na szczęście sympatia okazywana nam przez innych kierowców wynagradza nam wszelkie trudności.

cdn.

Tekst, zdjęcia
Ireneusz Wołek

www.niezwyklyswiat.com

You Tube: niezwyklyswiat



Ujście Wisły do Bałtyku



Katedra Św. Mikołaja w Elblągu