

# Польский гамбит

## Вислинская коса

Идея такого плавания не давала покоя с осени. Зима 2005 г. была потрачена на изучение инструкции к новенькой GPS «Garmin-176» и прокладку маршрута по картам. Наконец наш семейный экипаж, а это я, супруга Ольга и сын Артур, определился реально, и мы обратили свой взор на Польшу.

Сезон открыли в начале апреля, как только сошел лед. 1 мая провели ходовые испытания: сходили в Гвардейск и Балтийск. До августа, израсходовав почти 2 т бензина, освоили плавания по рекам, заливу и морю и осознали невеликие масштабы Калининградской области.

Начальной точкой отсчета стал пункт погранично-таможенного контроля в Балтийске. Оформились на удивление без проблем, вышли в море, и тут же путь нам преградил пограничный вельбот для проверки документов. «Что у них там со связью?» Досмотрели еще раз. Мичман рвал на себе тельняшку: «Мол, от нас не уйдешь! Догоним любого в любую погоду». Погода в тот день благоприятствовала нам.

Первый визит нанесли городу Фромборк, расположенному в Вислинском заливе. Это небольшой рыбацкий городок, куда провели нас водные стражи от самой границы. У причала мы насчитали восемь рыбацких лодок и четыре яхты морского клуба «Даль». В глаза сразу бросилась чистота и ухоженность акватории. Через 30 минут приехали пограничники и таможенник, досмотрели нас, пожелали отличного времяпрепровождения в Польше и откланялись. Блоков сигарет у нас не было, алкоголя тоже, только четыре ящика пива на первые дни жары.

Достопримечательность Фромборка – замок, с верхней точки которого открывается замечательный вид на залив: видно и Вислинскую косу, и в дымке – Балтийское море. Здесь когда-то работал Коперник.

*О том, как создавали наш катер, я рассказал в статье «Мой вариант рижского «Викинга» («КиЯ» № 189); теперь настал черед поведать о дальнем плавании под мотором.*



После Фромборка идем в Крыницу Морскую, расположенную на Вислинской косе, которая представляет собой образовавшуюся в течение веков полосу дюн с сосновыми и лиственными лесами. На косе – пляжи. Простираются они на 50 км вдоль побережья Гданьской бухты. Останавливаемся в местном яхт-клубе и идем гулять, а вечером направляемся в город Эльблонг, основанный крестоносцами в 1237 г.

Через пару часов мы уже на месте. Бурная история города оказала влияние на его архитектуру. Наибольший интерес представляет Старый город, где есть и хорошо сохранившиеся готические здания, и лишь фундаменты. Уже 20 лет здесь ведутся работы по его реконструкции. В Эльблонге мы встретили знакомых польских яхтсменов, которые пригласили нас в паб с песнями под гитару. Утром, позавтракав на набережной, продолжаем движение вверх по каналу.



## Мазурские озера

Эта территория отошла Польше от Германии по Потсдамскому договору. Идея соединить богатые Мазурские озера (всего их насчитывается около 9000) с Вислинским заливом занимала немцев очень давно. Проблема заключалась в том, что на относительно коротком участке – 9,6 км – перепад высоты составлял около 99,5 м. Шлюзы строить было невозможно.

Тем не менее голландский инженер Якоб Георге Стинке разработал в 1825 г. такой проект, который ждал воплощения в жизнь почти 20 лет. Его никто не брался финансировать, поскольку он был оценен как нереальный. После долгих мытарств (прямо как у нас! – Прим. авт.) Стинке получил аудиенцию у прусского короля, но тот отнесся к идее прохладно. И все же к реализации проекта приступили в 1848 г. Сначала понизили уровень озер примерно на 2 м. Рыли, насыпали, делали шлюзы на озерах, в общем благодаря трудолюбию и «соцсоревнованию» между бригадами, немцы уложились к 1852 г.! Окончательно работы были завершены к 1860 г. Так появился Острудско-Эльблонский канал – уникальная водная артерия, соединяющая несколько западномазурских озер с Вислинским заливом. Плавание по нему – это преодоление 100-метрового перепада уровня воды при помощи системы шлюзов и судоподъемных



механизмов. Вся система работает на силе воды. Ее ниспадающие потоки вращают огромное колесо диаметром 8 м, от которого движение передается на зубчатые передачи. Те, в свою очередь, крутят барабан с тросом, который тянет одну платформу, а другую одновременно опускает.

Во время Второй мировой войны канал был разрушен, но в 1947 г. по нему пошел первый пароход! Надо отдать должное полякам – они очень много реставрируют и восстанавливают, практически все, что попадает под горячую руку!

После двух ударов в гонг (три удара дают на спуск!) наш катер вытаскивает из воды платформа. Первые ощущения сложно передать! Катер привязан веревками, которые постепенно стравливаются, корпус днищем ложится на платформу, едет по полям и лугам и потом опять встает на воду. Короткий – 1–1.5 км – переход, и все повторяется. И так пять раз!

За все пять подъемов в одну сторону – 20 злотых (ок. 170 руб.). Мне, увидев все это хозяйство в действии, цена показалась просто символической! Да за эти деньги дома на такси-то далеко не уедешь, а тут столько народу все это дело красит, включает-выключает. За проход шлюза – 5.5 злотых (ок. 46 руб.). И опять везде чисто, все подстрижено, окрашено, рядом домик сторожа. В день пропускают одну-две лодки, пару байдарок. У нас бы с такой пропускной способностью давно бы все заржавело. «Да, гори оно все синим пламенем! Сдались государству эти копейки!» А у поляков все с такой любовью вычищено-выкрашено, и все работает, хотя шлюзам по 150 лет! Вот вам и разница в обустройстве жизни. Нет в Польше нефти и газа – приходится раскидывать умом.

Вторая ветвь канала, соединяющая Мазурские озера, выходит в реку Лава в Калининградской области. Здесь шлюзы не работают, рельсы выкорчеваны, а могло бы все продолжать действовать!

От Эльблонга переходим каналом в р. Ногат и буквально через 400 м чуть не налетаем на трос, висящий над водой! Пройдя около 40 км через шлюз, подходим к Мальборку, где и останавливаемся на сутки в маленьком яхт-клубе, совмещенном с городским пляжем, и идем осматривать окрестности очередного замка.

## Мальборк

Название Мальборку дал самый большой европейский замок средневековья, носящий то же название, площадью 18 гектаров. Он берет свое начало в 1274 г. Именно тогда Орден крестоносцев начал строительство своей резиденции – оборонительного замка в форме прямоугольника, располагавшегося вдоль высокого берега р. Ногат. В его центре находилась городская ратуша, а на самой широкой улице был рынок. Во второй половине XIV в. город получил участок уже по обеим сторонам реки, тогда же была построена школа. В XIV в. давний пригород был включен в городские границы, так возник восточный район – Новый город. Постройки были окружены крепостной стеной с 10 башнями и несколькими воротами.

Остатки крепостных стен можно увидеть и сейчас вместе с ратушей, развалинами школы, костелом Св. Иоанна Крестителя, Мариатской и Гарнцарской башнями. В 1945 г. после отступления немцев Мальборк выглядел, как пепелище. Объем восстановительных работ просто поражает – одних только черепичных крыш там, наверное, несколько гектаров! Окончание реконструкции намечено на 2010 г. Замок внесен в список Всемирного наследия культуры ЮНЕСКО.

## На Гданьск

Следующий день идем к Висле, по которой планируем попасть в Гданьск.

Вечером минуем вместе с буксиром очередной огромный шлюз. Его капитан во время

шлюзования дарит нам карту навигационных знаков, объясняет особенности Вислы: «Везде мелко, русло виляет, но после Цзева (до него – ок. 40 км) уже пойдете без проблем!» В сгущающихся сумерках подошли к повороту на Гданьск. Если идти прямо, через 2 км попадешь в море.

Шлюз уже не работал (вообще шлюзы функционируют с 7 до 19 часов, а в выходные дни – с 9 до 17). В Гданьск попадем около 11 часов, минуя по пути множество красивых марин.

1000-летний Гданьск – один из богатейших в историческом плане городов Балтийской Европы, когда-то входил в Ганзу.

При заходе в город сразу обращаем внимание на плавучую заправку для катеров: подошел, залил – и никаких тебе канистр. Останавливаемся в марине «Гданьск», расположенной в самом центре Старого города – удобнее места просто не придумать! Платим 15 злотых за предстоящие сутки, получаем пластиковую карту для входа, комплект путеводителей, мультимедийный CD о марине и городе. По бонам проведено электричество, есть колонки со шлангами, на берегу – туалет и душ. Два раза в день вывешивают уточненный прогноз погоды на три дня. Здесь полно яхт, вернувшихся с регаты: французы, немцы, датчане, англичане. В городе встречаем украинских казаков с чайки «Пресвята Покрова» из Львова. В конце дня они приглашают нас к себе на борт, естественно, не отказываемся! Их чайка находилась в плавании уже семь лет и обошла всю Европу и Балтику! Вечером подходит польская яхта, которая вернулась... с Кубы.

Пробыв в Гданьске три дня, собираемся домой. Возвращаться решаем морем, благо погода идеальная.

Всего за транцем мы оставили около 600 км за шесть дней, а взамен получили массу впечатлений, которых хватит на осень и зиму! ☞

## ООО «Драккар»

### Средства связи:

морские бортовые и носимые радиостанции  
«Icom», «Standard Horizon»

### Навигационное оборудование

«Furuno», «Raymarine»

### Судовое оборудование по каталогам

«Vetus», «Maritim», «Meridin»

Лакокрасочные материалы «Hempel», морские герметики

Синтетические канаты: шкотовые, фаловые, якорные, швартовные

г. Тверь,

ул. Советская, д. 35

т. 8 921 571 13 46

г. Санкт-Петербург,

Гончарная ул., д. 14.

т. (812) 717 44 51

info@drackar.ru  
drackar@mail.wplus.net  
www.drackar.ru