



Wisła jest szlakiem żeglownym od zamierzchłej starożytności, co najmniej od V wieku przed naszą erą służyła handlowi. Już w średniowieczu spławiano nią zboże, węgierskie wina, drewno, zaś w górę rzeki płynęło flandryjskie sukno. Aż do XVIII wieku handel wiślany był osią, wokół której kręciła się cała gospodarka Rzeczypospolitej. Rozbiory Polski ograniczyły znaczenie gospodarcze rzeki, nadal jednak żeglowano po niej, w połowie XIX w. pojawiły się parowce. Współcześnie Wisła nie ma istotnego znaczenia w transporcie, co stanowi dla miłośników przygód dodatkową zachętę do zmierzenia się z tym blisko tysiąc kilometrowym szlakiem wodnym, przeważnie nieuregulowanym, zaskakująco urozmaiconym i dostarczającym wielu wrażeń. Na początku lat 80-tych ubiegłego wieku ukazała się popularna do dnia dzisiejszego „Moja prywatna Vistuliada” Wojciecha Gielżyńskiego, reportaż opisujący spływ do Bałtyku na małej łodzi wiosłowej, w przeddzień planowanej wówczas, lecz dotąd niezrealizowanej budowy szeregu zapór mających ująć w karby ostatnią chyba w środkowej Europie wielką „dziką rzekę”. Obecnie coraz popularniejsze stają się wśród wytrawnych wodniaków samotne spływy kajakowe całą długością żeglowną rzeki.



W sierpniu bieżącego roku szlak wodny na odcinku od Ispiny koło Nowego Brzeska do bałtyckiego ujścia Wisły Śmiałej pokonała w trzy tygodnie „Trinidad” - niewielka łódź żaglowo-wiosłowa. Większą część ponad 800-kilometrowej trasy uczestnicy pokonali na żaglach, nocując zwykle na piaszczystych wyspach lub łakach nadbrzeżnych. Limanowianin Filip Sułkowski był jedynym stałym członkiem załogi, który odbył wiślana podróż od początku do końca.

Wielki rejs małej „Trinidad” Vistuliada z limanowskim akcentem

Na wstępie proszę o zaprezentowanie czytelnikom „Echa” łodzi i uczestników wyprawy.

Pomysł zrodził się w czasie zeszłorocznych wakacji na Mazurach. Po powrocie do Krakowa wspólnie z Piotrkim Salwą i Miłoszem Sannetą zawiązaliśmy nieformalną spółkę mającą na celu zbudowanie łódki i spłynięcie nią do morza. Zdecydowaliśmy się na model Salmo s-15 lugger - niewielką czternastopopową łódź z żaglem lugrowym, stylizowaną na dziewiętnastowieczne łodzie rybackie z okolic Bretanii. Tu ciekawostka: prototyp tej łodzi, zaprojektowa-

ny w Legionowie, powstał z myślą o pływaniu po fiordach Norwegii. Przez Internet zamówiliśmy plany i zestaw podstawowy (wycięte komputerowo elementy ze sklejk wodoodpornej). Problemem był jednak brak odpowiedniego miejsca na naszą maszynię. Tu z pomocą przyszedł nam Paulin z Anką, którzy udostępnił nam na czas budowy swój dopiero co wykończony garaż w Wieliczce. Anka została później matką chrestną naszej łodzi.

Budowa trwała 10 miesięcy, w tym mieliśmy około 4-5 miesięcy przerwy. Prace uległy znacznemu przyspieszeniu w lipcu i siódmego

sierpnia wieczorem „Trinidad” była już gotowa do wyprawy.

Wystartowaliście 8 sierpnia przed mostem w Ispinie, skąd wybór takiego miejsca, dlaczego nie Kraków?

Pierwotny plan zakładał rozpoczęcie wyprawy w Tyńcu i, jeśli by czas i pogoda pozwoliła, dotarcie do legendarnych brzegów Zatoki Puckiej. Z materiałów zebranych w Internecie wynikało, że są trzy miejsca, które trzeba wziąć pod uwagę: stopień wodny Przewóz w Nowej Hucie, który przy niskich stanach wody jest nieczynny (płytko i wystające z dna głazy), katarak-

ta na rzece przed Nowym Brzeskiem (poradniki zalecają rekonesans i stanowczo odradzają pływanie w nocy lub w mgłę) oraz pneumatyczny jaz przy elektrowni w Polańcu (większe jednostki muszą meldować w elektrowni chęć przepłynięcia kilka dni wcześniej). Niestety okazało się, że trzy śluzy na terenie Krakowa są zasypane piachem po majowych powodziach, musieliśmy więc znaleźć miejsce poniżej miasta. Znaleźliśmy odpowiednie miejsce, poniżej katarakty, z drogą dojazdową w okolicach mostu w Ispinie. Rekonesans automobilowy potwierdził słusność założeń - droga dochodziła do samej rzeki. Dodatkowym atutem miejsca była dość spora plaża, na której mogliśmy odprawić rytuał wodowania. Dwa dni później okazało się, że stan wody podniósł się i plażę diabli wzięli, a droga tak rozmiękła, że nie było mowy o zwodowaniu łódki na wózek slipowy. Szczęście Piotr pomyślał o zorganizowaniu małego „grillowego event'u”, na który przyjechało ponad 20 osób. Dzięki temu było dość rąk do zniesienia łódki w lepkim, głębokim błocie.

To był rok powodzi, ale sierpniowa Wisła okazała się wam przychylna. Przez pierwsze dziesięć dni żeglugi mieliście przeważnie słoneczną, upalną pogodę, a niski stan wody pozwolił nocować na piaszczystych łachach na środku rzeki. 17 sierpnia zapisałeś w sms'owym dzienniku pokładowym: „W południe z fasonem przepłynęliśmy na żaglach pod warszawskimi mostami”. Jak wygląda Wisła między dawną a obecną stolicą Polski?

Ilość atrakcji krajoobrazowo-przyrodniczych jest tak ogromna, że szczegółowe opisanie wymagałoby napisania grubej książki. Miłosz, który płynął przez pierwszy tydzień, skwitował to krótko: „gdyby jeszcze woda była czysta, to byłby raj na ziemi”. Już pierwszego dnia zaskoczył nas widok wysokich wzgórz na lewym brzegu, których strome, trawiaste zbocza wznosiły się około 50 m ponad poziom rzeki. Od ujścia Sanu rzeka rozlewa się na kilkaset metrów i zaczyna się prawdziwe królestwo piaszczystych wysp i ptaków. Plaże z białym piaseczkiem ciągnęły się czasami przez setki metrów i krajoobrazy mogłyby spokojnie udawać Karaiby albo Morze Śródziemne. Wisła od Zawichostu do Płocka jest nieuregulowana i jest największą dziką rzeką Europy. Ten odcinek rzeki jest też najbardziej wart polecenia.

Większą część trasy pokonaliście wykorzystując siłę wiatru. Jak żegluguje się po rzece takiej jak Wisła – szerokiej, ale przeważnie nieuregulowanej?

Wisła dla kajakarza nie będzie wielkim wyzwaniem. Natomiast żegluga po niej wymaga uwagi i ciągłej obserwacji rzeki, która nieuwważnego sternika potrafi zepchnąć na bystrze lub płyciznę. „Trinidad” jest łodzią żaglowo-wiosłową, przy czym

wiosła stanowiły tylko „napęd pomocniczy”. Ożaglowanie lugrowe, wywodzące się w prostej linii od żagli arabskich i łacińskich, jest niezwykle efektywne przy swej prostocie obsługi. Dzięki temu mogliśmy halsować ostro na wiatr, by w razie potrzeby szybko zrzucić żagiel i ratować się wiosłami. Nurt wije się w korycie tworząc łachy, wyspy i laguny, więc cała sztuka polegała na znalezieniu przejść między mieliznami (na które zresztą nieraz wpływalimy). Kilka razy zdarzyło się nam wpłynąć w złą odnogę rzeki (szlak jest bardzo słabo oznakowany w środkowym biegu), po czym musieliśmy przeciągać łódkę w wodzie po kostki. Dodatkowo musieliśmy uważać na kamienne ostrogi i wiry, jak również zatopione konary drzew.

W drugiej połowie sierpnia warunki pogodowe znacznie się pogorszyły ...

Między Zakroczymiem a Wyszogrodem zaczęło silnie wiać. Fale dochodziły chwilami do jednego metra, stanowczo za wiele dla naszej łódki. Próby płynięcia na zrefowanym żaglu lub wiosłach niewiele dawały - fala po prostu cofała nas pod prąd. Pierwszego dnia czekaliśmy do wieczora, aż wiatr na tyle ucichnie, żeby postawić żagiel. Udało nam się dotrzeć do Wyszogrodu, gdzie spaliliśmy w nieprzyjemnych warunkach na betonowo-kamiennym nabrzeżu (które niestety okazało się ulubionym miejscem zbiórki lokalnej młodzieży w przetunningowanych autach). Jednak prawdziwe kłopoty mieliśmy następnego dnia. Rano wiatr znów się wzmógł, więc postanowiliśmy spróbować wyjść na wiosłach. Ponieważ znów falowało, aby ustabilizować kurs łódki, którą rzucało na prawo i lewo, opuściliśmy miecz. Niestety wpadliśmy na kamienną rafę, której przez dużą falę nie zauważyliśmy. Silny w tym miejscu prąd obrócił nas bokiem i „Trinidad” mocno się wychyliła na lewą burtę. Rzuciliśmy się na drugą stronę, żeby zapobiec wywrotce i tylko czuliśmy, jak klejony miecz orze po kamieniach. Trwało to chwilę i zaraz potem próbowaliśmy go wyciągnąć. Niestety okazało się, że go złamaliśmy. To był najgorszy dzień spływu. Ponieważ wiatr się stale wzmacniał, z trudem dopłynęliśmy do dużej wyspy trzy kilometry niżej i tam spędziliśmy cały dzień. Następnego dnia wypogodziło się zupełnie i próbowaliśmy płynąć na żaglu. Niestety „Trinidad” bez miecza tępo płynęła na wiatr, miała spory dryf, ponadto ciężko reagowała na ster i każdy zwrot musiał być wspomagany wiosłami. Niewiele miało to wspólnego z żeglowaniem, więc po krótkim czasie postanowiłem dokonać improwizowanej reperacji. Za pomocą nieśmiertelnej taśmy izolacyjnej skleiliśmy dwie połówki miecza i wcisnęliśmy go na sztywno w skrzynkę mieczową. Ponieważ trzymał się na słowo honoru, płynęliśmy bardzo ostrożnie, uważając na mie-

lizny. Alisci „Trinidad” zaczęła poprawnie reagować na ster, dryf ustał i szczęśliwie dopłynęliśmy do Płocka, gdzie następnego dnia przyjechał Piotrek z zapasowym mieczem.

Jak przeszliście zalew włocławski, zwany nieco żartobliwie „Bajkałem Mazowsza”, raz dla swego podłużnego kształtu i urwistych brzegów, dwa dla wysokich fal i wiatrów utrudniających żeglugę?

To określenie, które znalazłem na blogu kajakarza, który spłynął Wisłą kilka lat wcześniej. Północno-wschodni brzeg jeziora jest wysoki i trawiasty, przewyższenia sięgają kilkudziesięciu metrów. Ostrzegano nas wcześniej przed silnymi zachodnimi wiatrami na zalewie, które potrafią wzburzyć brzydką, krótką falę o wysokości do dwóch metrów. Zalew jest długi na 50 km i szeroki na 2,5 km, co powoduje, że wiatr ma się gdzie rozhułać. Nam jednak pogoda wtenczas sprzyjała i mieliśmy sporo frajdy z żeglowania po tym sporym jeziorze. Przejście przez zaporę umożliwia śluza o skromnych wymiarach 111 m długości, 10 m szerokości i 12 m różnicy poziomów. Nasza „Trinidad” o długości całkowitej 4,68 m z trudem się tam zmieściła (*śmiech*). Niestety obsługa śluz nie zgodziła się zakwalifikować naszej kogi do kategorii „łódzie wiosłowe” i musieliśmy zapłacić pełną stawkę za żaglowiec - 6 złotych 24 grosze.

Od Torunia do ujścia Wisła jest uregulowana, nie nudziło się Wam trochę na tym odcinku?

Tuż za zaporą Wisła traci swój dziki charakter. Jest już prostym kanałem o dość silnym nurcie. Rzeczywiście ostatni etap był dla mnie najmniej ciekawy krajoobrazowo, ale pogoda w kratkę nie pozwalała się nudzić. Od Bydgoszczy rzeka skręca na północny wschód, więcące dotychczas wiatry zachodnie stały się naszym sojusznikiem. Dzięki korzystnemu baksztagowi (wiatrowi więcącemu ukośnie od rufy) osiągalimy z nurtem zawrotną prędkość około 16 km/h, dzięki temu w dwa dni zrobiliśmy lekko 150 kilometrów. W międzyczasie okazało się, że uszkodzona na rafie koło Wyszogrodu skrzynka mieczowa zaczęła przeciekać, zmuszając nas do wyciągnięcia łódki na brzeg i prowizorycznej naprawy.

26 sierpnia dotarliście do śluzy przy wyspie sobieszewskiej, widzieliście ujście Wisły do morza, od którego dzieliło Was około 4 kilometry. Szstorm pokrzyżował jednak plany wyjścia na Bałtyk ...

Chwila, w której zobaczyliśmy ujście była bardzo wzruszająca. Ten wieczór spędziliśmy na długich rozmowach przy butelce rumu i cygarach. To był jeden z przyjemniejszych wieczorów na wyprawie. Niestety następnego dnia pogoda się załamała, a wiadomości meteo nadsyłane drogą sms'ową z Krakowa nie napawały optymizmem. Silny wiatr północny dochodzący do 40 km/h

spowodował cofkę na rzece i fale. Ponieważ tego dnia w nocy miał przyjechać Miłosz wraz ze wsparciem dziewczęcym, musieliśmy znaleźć miejsce, które nie byłoby trudne do znalezienia po zmroku. Próba spłynięcia do przystani promowej dwa kilometry niżej skończyła się fiaskiem. Po około 15 minutach wyczerpanego wiosłowania pokonaliśmy dystans...dwóch metrów. Ciągnięcie łódki „na cumie” wzdłuż brzegu również nie wchodziło w rachubę, ponieważ brzegi w tym miejscu umocnione były brzydkimi kamyczkami, co przy dużej fali mogłoby się źle skończyć dla łódki. W końcu zdecydowaliśmy popłynąć kawałek z wiatrem w górę rzeki i schronić się w opuszczonym porcie lodolamaczy. To była dobra decyzja. Dozorca pilnujący tego reliktu PRL-u wskazał nam opuszczone pomieszczenia gospodarcze, w których mogliśmy się schować przed wiatrem i wysuszyć rzeczy. Klimatu dopełniało stadko kóz, które płało się leniwie po całym porcie.

Do słonej wody jednak dotarliście?

Niestety nie dane nam było wypłynąć na pełne morze, niemniej dwie komisynie wykonane próby (każdy po kolei wkładał palec do wody i go komisynie obliżywał) potwierdziły zawartość soli u ujścia Wisły Śmiały.

**Jako jedyny członek załogi stawia-
leś żagle, sterowałeś lub wiosłowałeś
przez trzy tygodnie bez przerwy, nie
miałeś chyba potem problemów z cho-
dzeniem po lądzie, jak radzieccy kosmo-
nauci wracający ze stacji orbitalnych?**

Trudów jako takich nie było. Najbardziej dokuczliwe były komary (kąsały tylko od 18-tej do 22-giej, ale w ilościach mogących powalić słonia), upały, a w trzecim tygodniu silne wiatry z deszczem. Pierwszy tydzień był bardzo upalny i praktycznie nic nie wiało. Z kijków od namiotu i grubej plan-deki sklecieliśmy niewielki daszek, który chronił nas przed spalaniem i gwałtownymi ulewami. Konstrukcja była o tyle dobra, że pozwalała również swobodnie wiosłować. Pewną niedogodnością był też piasek, który po kilku dniach był już w każdym możliwym miejscu, ze szczególnym upodobaniem do zapasów jedzenia. Tu jednak szybko zmieniła się percepcja, i Adrian Wroński, towarzysz ze środkowego tygodnia rejsu, na pytanie, czy nie przeszkadza mu piach w sucharach odpowiedział ze stoickim spokojem: „nie, naj-
wyżej będą bardziej c r u n c h y”.

**Wisła kojarzy się powszechnie z za-
nieczyszczeniem wody, ale jej stan chy-
ba się trochę poprawił po zmianie ustro-
ju. „Wielka Encyklopedia PWN” po-
daje nawet, że dolny odcinek rzeki po-
niżej Grudziądza „prowadzi wody sto-**

**sunkowo czyste”. Oczywiście nie byli-
ście ekspedycją badawczą sanepidu, ale
jak oceniasz „organoleptycznie” stan
wody? Widzieliście ryby, rybaków?**

Przez pierwsze dni baliśmy się dotykać wody. Wisła wedle badań z początku wieku do Sandomierza jest pozaklasowa. Zaradność Polaków nakazuje wylewanie całego ... guana i wyrzucanie worków ze śmieciami do rzek. Od ujścia Sanu, który jest dość czystą rzeką, przełamaliśmy opory i ceremonia kąpieli, zgodnie z marynarskim obyczajem, odbywała się raz na kilka dni. Ogólnie rzecz ujmując, samooczyszczaniu rzeki sprzyja jej dziki charakter i porastająca ją roślinność łęgowa, która zapobiega także erozji brzegów i zmniejsza niszczyielską siłę rzeki. Dlatego jak słyszę dyrdymały niektórych prezesów o konieczności zabetonowania, ogło-
szenia i regulowania rzek w imię fałszywie pojętego bezpieczeństwa, to mi się żołądek na lewo wywraca. Wisła należy do bardzo rybnych rzek i wędkarzy jest tam zatrzęsienie, zwłaszcza w okolicach miast i miasteczek. Wdzieliśmy dużo wrzecionowatych czółen rybackich, niektórych całkiem zabytkowych.

**Wisła jest także rajem dla ornito-
logów....**

...gdzie po raz pierwszy w życiu widziałem stado czarnych bocianów (pięć sztuk), zgodnie wypoczywających z czaplami i mewami na łasze piasku. Najczęściej spotykanym gatunkiem były czaple siwe, ale też kormorany, cyr-
neczki, mewy, czajki. Do rarytasów ornitologicznych zaliczam całkiem tam nierzadkie czaple białe. Z kolei na północy, już przy Żuławach, widzieliśmy orla bielika i żurawie. Oczywiście Wisła to nie tylko ptaki. Np. kiedy siedzieliśmy na wyspie koło Solca nad Wisłą, z nastaniem zmroku coś zaczęło strasznie pluskać i chlupotać niedaleko nas. Rankiem tuż przy łódce na piasku odkryliśmy tropy wydry. Niestety nie widzieliśmy licznych tu bobrów, widać zajęte były niszczeniem wałów na złość MSWiA.

**W czasie spływu, a raczej rejsu,
spotykaliście łodzie motorowe, barki,
kajaki , ale chyba żadnej żagłówki?**

Podczas całej podróży rzadko kiedy można było spotkać kogoś na wodzie. Z rzadka mijaliśmy barki wydobywające piasek z dna rzeki, a koło Kazimierza wyprzedził nas samotny kajakarz. Ze sprzętu, jaki wiozł ze sobą wywnioskowaliśmy, że jego misją jest również spływanie rzeką. Niestety on prześlizgnął się przy płytkim brzegu, a my musieliśmy trzymać się głównego nurtu, nie mogliśmy więc się spytać. W porcie „Morka” w Płocku usłyszałem od bosmanki, że kilka dni wcześniej przepływał tędy żagłowiec z Krakowa. Również w Płocku spotkaliśmy trzech dżentelmenów w kwiecie

wieku, którzy uciekający od żon, płynęli motorową barką z Mazur do Gdańska. Poza zalewem wrocławskim, pierwszą żagłówekę zobaczyliśmy rankiem koło wyspy sobieszowskiej, 4 kilome-
try od morza.

**Zwiedzanie jakich miast warto po-
lecić wodniakom idącym w wasze ślady?
Gdzie można bezpiecznie przybić do
brzegu i zostawić łódkę?**

Grudziądz od strony rzeki prezentuje się niezwykle dostojnie. Natomiast nabrzeże jest ślicznie wyłożone betonem i granitowymi otoczkami w sposób gwarantujący rozbić łódki. Aby zwiedzić miasto spędziliśmy kilkadziesiąt minut zabezpieczając łódkę linami, a później prosząc strażaków (akurat mieli tam ćwiczenia ratownicze) o przypilnowanie łódki. Niestety na całej długości Wisły są tylko trzy, może cztery porcie, w których nie obawiałbym się zostawić łódki. Kajakarze mają jeszcze mniejszy wybór, ponieważ w portach zazwyczaj nie można rozbić namiotów. Jedyne miejsca, które w miastach mógłbym polecać z czystym sumieniem, to przystań fundacji *JaWisła* w porcie czerniakowskim w Warszawie. Co prawda celem fundacji jest raczej skierowanie uwagi na Wisłę i jej przyrodę, ale nas przyjęto tam z otwartymi ramionami i zaproponowano nocleg (w innej przystani w tym samym porcie nie pozwolono nam nawet namiotu rozbić w obawie przed dyskomfortem jej rezydentów). Dodatkowo obejrzelśmy kilka zabytkowych łódek i tratw, które tam stoją i miałem okazję podziwiać żagielek rozprzowy z surowej bawełny używany przez mazowieckich rybaków jeszcze kilkanaście lat temu. Jest jeszcze porciek „Morka” w Płocku oraz przystań w Tczewie, ale w tej ostatniej kajakarze raczej nie są mile widziani. Ogólnie miasta Polski są odwrócone zadkiem do królowej rzek. Infrastruktury albo nie ma, albo jest tak zrobiona, żeby tylko żaden wodniak tam nie mógł zacumować.

Jakie plany na przyszłość?

Jeśli wszystko pójdzie po naszej myśli chcielibyśmy w przyszłym sezonie przepłynąć Polskę wszcz, tzn. od wschodniej granicy na zachód. Trasa zaczynałaby się na Bugu, wiodła pięcioma rzekami (w tym odcinkiem Wisły) i kończyła się na zalewie szczecińskim lub Rugii. Jednak na razie są to tylko plany.

Dziękuję za rozmowę.

**Wywiad z Filipem Sułkowskim
przeprowadził: Bartłomiej Sułkowski
Fotografie: A. Tchórzewska,
B. Sułkowski, F. Sułkowski, P. Salewa**

Zdjęcia ze spływu Wisłą oraz „sms”-owy dziennik pokładowy Trinidad” są dostępne na stronie internetowej www.dkr.alte.pl

