Vlakový zájezd pro železničáře s jízdenkou FIP: PKP

LODĚ NA KOLEJÍCH a GDYNĚ, GDAŇSK, SOPOTY A MALBORK

Termín 11.7. - 16.7.2019

Vlakový zájezd pro železničáře s jízdenkou FIP: PKP

LODĚ NA KOLEJÍCH a GDYNĚ, GDAŇSK, SOPOTY A MALBORK

Program:

1.den Večerní odjezd vlakem z Bohumína (místenky, lůžka) do Polska.

2.den Ranní příjezd do **GDYNĚ**. Prohlídka města. Pomořanské nábřeží, plachetnice Dar Pomorza a historická válečná loď Blyskawica-muzeum. Procházka po dřevěném mole vybíhající 512 m do Baltského moře v přímořském letovisku **SOPOTY**.
Přejezd vlakem do Elblagu. Ubytování ve 2* hotelu Sowa. Večeře.

3. den Snídaně.
Procházka po městě Elblag. **VÝLET LODÍ ELBLASKÝM KANÁLEM** po jezerech, kanálech i po kolejích. Unikátní technické zařízení je jedinečným systémem na světě. Loď překonává 99,5,m výškového rozdílu úrovni hladin dvou polských jezer. Tento svérázný technický kousek je možný za pomoci pěti svážných drah, propustí, jezů, bezpečnostních vrat. Loď se pohybuje na vagonu speciálně k tomu upravenému, který s lodí jede po kolejích po trávě.
Autobusem návrat do Elblagu.
Večeře v hotelu.

4. den Snídaně.
Vlakem do města **MALBORK – UNESCO – největší gotická a cihlová stavba Evropy!** Gotická obranná tvrz vybudovaná řádem německých rytířů na konci 13.století na řece Nogat se skládá ze tří částí : z Nízkého hradu (podzámčí), ze Středního hradu a z Vysokého hradu, původně kláštera. Prohlídka s místním polským průvodcem.
Návrat vlakem do Elblagu. Večeře v hotelu

5. den Snídaně. Vlakem do Gdaňska.
Procházka jedním z nejkrásnějších evropských měst – **GDAŇSK**- na seznamu **UNESCO**. Staroměstské uličky s přepychově zdobenými domy dýchají ovzduším epochy, v níž bohatý a pyšný Gdaňsk vládl nad Baltem (Staré hanzovní město, Hlavní město, Královská cesta, Zlatá brána, Neptunova fontána, Zlatý palác). **Okružní výlet lodí** k poloostrovu Westerplatte, kde 1.9.1939 začala 2.světová válka.
Pozdní večerní odjezd vlakem do ČR.

6. den Ranní příjezd do Bohumína.

Termín: 11.7. - 16.7.2019 Cena: 5 990 Kč

CENA na osobu zahrnuje: 3x ubytování ve 2* hotelu (dvoulůžkové pokoje), 3x polopenzi, plavbu lodí Elblagu do Buczyňca (4,5 hodiny), autobus z Buczyňca do Elblagu (45 min), služby vedoucí zájezdu: Libuše Sládečkové.

POVINNÝ DOPLATEK:

na noční vlaky je nutno zakoupit lůžko T3 za 560 Kč v jednom směru (lůžko Double T2 850 Kč) NEBO místenku za 100 Kč v jednom směru.

Cena nezahrnuje: Cestovní pojištění UNION za 216 Kč. Vstupy podle programu.

LIBUŠE TRAVEL
CESTOVNÍ KANCELÁŘ
IČ:88753743
Libuše Sládečková, Waltrova 39, 318 00 Plzeň

E-MAIL: info@libusetravel.cz
WEB: www.libusetravel.cz
MOBIL: **602 449 442**
SKYPE: libuse.sladeckova

Elblaský kanál – místo, kde lodě plují po souši

Naprostý technický unikát, který vám umožní překonat souš, aniž vystoupíte z lodi.

V severovýchodním Polsku, mezi Baltským mořem a Mazurskými jezery, najdeme jednu z nejzajímavějších technických památek, která nezapře svou světovou jedinečnost. Nikde jinde na světě dnes nemůžeme plout lodí po uměle vybudovaném kanálu s tím, že krátké úseky překonáme po souši, aniž bychom museli loď opustit.

Za všechno může Georg Jacob Steenke

Elblaský plavební kanál vznikl v 19. století za účelem efektivní a rychlé dopravy dřeva, zboží a osob z vnitrozemí na pobřeží Baltského moře do Gdaňsku. Nikde jinde na světě nenajdeme místo, kde by lodě proplouvaly nejen systémem plavebních komor, ale hlavně po **svážných drahách**, kde je loď vezena po souši na **speciálním vagonu**. Během historie byly na světě postaveny pouze dva takové kanály. Kanál Morris najdeme při hranicích USA a Kanady. Zdejší zařízení se však nepodařilo uchovat a udržet v chodu. **Polský Elblaský kanál je tak jedinou stále fungující technickou památkou svého druhu na světě, a stal se tak jednou z největších turistických atrakcí regionu.**

Technické řešení svážných drah má na svědomí pruský inženýr Georg Jacob Steenke, který se narodil 30. června 1801 v Königsbergu a zemřel 20. května 1884 v Elblągu. Až do své smrti se aktivně podílel na chodu a opravách svého technického díla. Steenke se inspiroval ve Spojených státech, kde již podobná dráha fungovala. Zlí jazykové tvrdí, že technické plány a výkresy v podstatě ukradl. Nejspíš to není pravda, protože na Elblaském kanále použil celou řadu vylepšení a vlastních patentů.

Stavba kanálu začala v roce 1844. Kanál byl oficiálně a slavnostně uveden do provozu na konci roku 1860. I po slavnostním uvedením do provozu docházelo k dalším funkčním úpravám kanálu a technického zázemí. Celé dílo bylo dokončeno o 13 let později v roce 1873.

Samotný kanál mezi Ostródou a Elblągem je dlouhý 88 km a plavba po něm dnes trvá asi 11 hodin. Na úseku necelých deseti kilometrů musejí lodě překonat výškový rozdíl více než 100 m a jinak než po souši to nejde! Mezi jednotlivými částmi plavebního kanálu tak vzniklo celkem **pět svážných drah**. Na svahu jsou položeny koleje, po kterých se pohybuje speciálně upravený vagon tažený ocelovým lanem. Kdybychom chtěli proplout celou sítí zdejších kanálů, museli bychom si vyčlenit ještě více času. Se všemi odbočkami totiž měří více než 150 km. Ne vše je ale vybudováno uměle. Plavební trasa prochází i přes jezera.

Jak to celé funguje? Steenke navrhl a zkonstruoval v podstatě geniálně jednoduchý systém, který využívá vody, jako základního hybného mechanismu. Loď vpluje na již zmíněný vagon. V tu chvíli se uvede do pohybu vodní mlýn, jehož lopatky jsou poháněné vodou, která je svedena v rourách z vyššího místa kanálu. Hřídel vodního mlýna uvede do pohybu soukolí, které podle potřeby vytáhne loď do kopce nebo ji z kopce spustí dolů. „Vagon váží dobrých 20 tun a loď pak 70 tun“, popisuje kapitán naší lodi a nám se nechce věřit, že je to vůbec možné a tuhle váhu voda utáhne. Na jedné svážně dráze vlastně jedou vagony dva. Jeden dolů a druhý nahoru. „Vzhledem k váze celé soupravy jede jen jedna loď a druhý vagon je prázdný,“ dodává kapitán a ochotně ještě doplňuje: „V letní sezoně je tu hodně kajakářů a kanoistů. Když se jich sejde alespoň 12, tak je rádi převezeme. Jinak si musí loď buď přenést, nebo počkat.“ Při první úvaze si nedokážeme představit, jak bychom se na kajaku vyhýbali velké lodi, ale kanál je dostatečně široký a místní lodivodové jsou velmi šikovní. Největší převýšení, které v kuse překonáváme, se blíží 30 m. Nejdelší suchý úsek pak měří 550 m.

Zážitek, na který se nezapomíná

Na parkovišti u svážné dráhy Pochylnia Buczyniec je plno. U kanálu stojí malé muzeum věnované historii Elblaského kanálu. Nastupujeme na malý výletní „parník“. Místa k sezení jsou na obou palubách s tím, že ta horní není krytá. „Ještě nám nejde motor a proto nemáme elektriku na ohřívání vody, ale přijďte až se rozjedeme,“ vysvětluje obsluha za lodním barem. Jinak je na lodi veselo. Polští výletníci jsou pověstní svým kladným vztahem k alkoholu a většinu času tráví v podpalubí kontinuální konzumací tekutin. Rychle se tak vyřeší počáteční problém, když jsme zpočátku nemohli najít místo k sezení. Nicméně na výhledy nejlepší je postát u zábradlí vedle kapitánského můstku na přídi lodi.

Loď se pomalu dává do pohybu. Najíždí mezi ocelovou konstrukci vagonu opatřenou dřevěnými lávkami. Kapitán chvíli manévruje, než dostane loď do ideálního postavení. Za námi se rozezní hukot tekoucí vody, kola turbíny se roztáčejí a loď se pomalu dává do pohybu. Vozík, na který jsme najeli se pomalu vynořuje z vody a po kolejích opouštíme vodu a jedeme chvíli do mírného kopečka, abychom zanedlouho začali vcelku prudce klesat. Loď náhle opravdu „pluje“ po souši. Proti nám pomalu vyjíždí nahoru druhý vagon. Pod svážnicí opět vjedeme do vody. Loď opustí vagon a vplouvá do další části kanálu. Po několika kilometrech plavby v nečekaně širokém kanálu směrem na Elbląg, v němž se pohodlně vyhnou dvě lodě, následuje další svážná dráha. Celkem je těchto míst pět.

Kromě obdivu k technické výjimečnosti vodního díla, kocháme se i nádhernou a malebnou krajinou plnou lesů, luk a polí. Nad hlavami nám občas proletí čáp nebo volavka. „Občas si tu ulovíme okouna," říká kapitán. „Oficiální rybolov je tu ale s ohledem na turistické plavby omezen," dodává.

Současnost světového unikátu

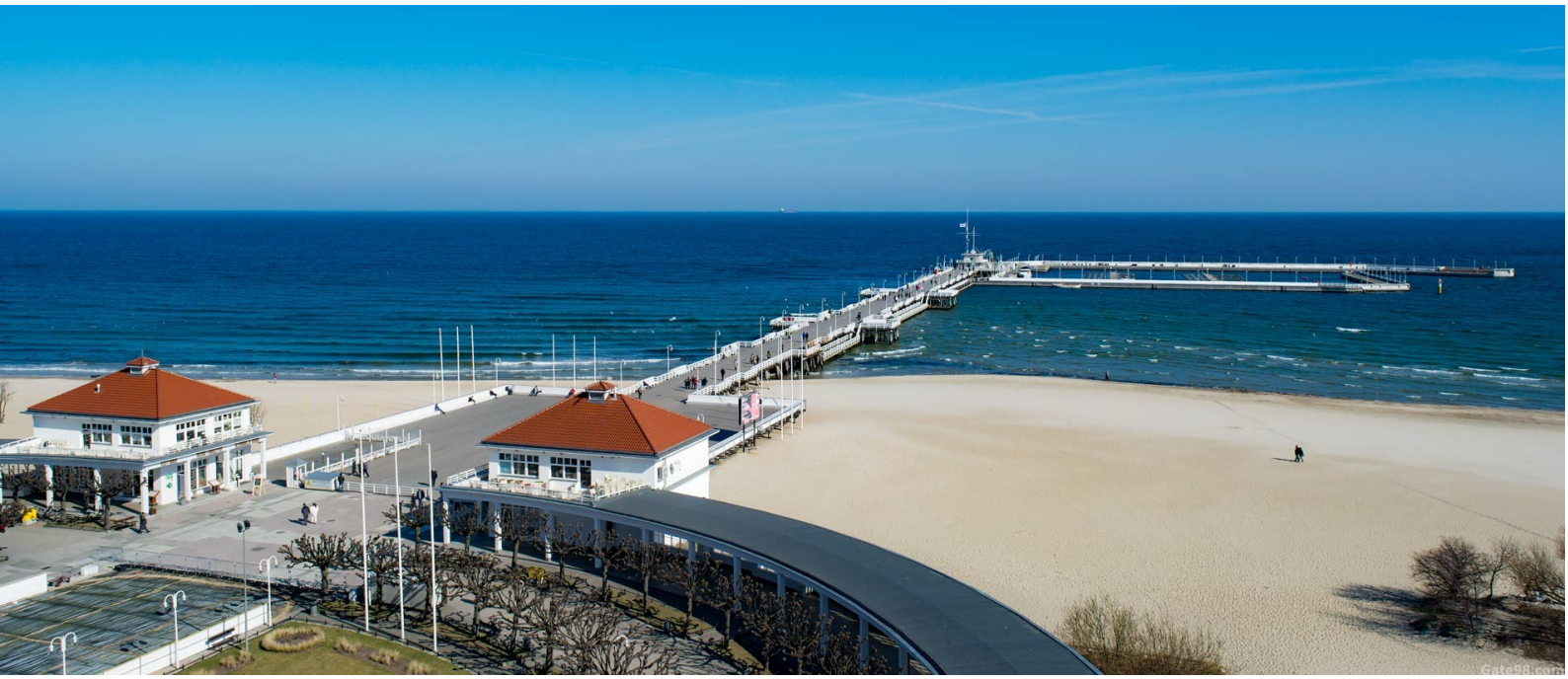
Během let se měnil majitel i provozovatel lodí a veškerého technického zařízení. V polovině 70. let minulého století převzala všechna plavidla společnost Żegluga Mazurska se sídlem v Giżycku. K další podstatné změně došlo na začátku 90. let minulého století, kdy lodě a zařízení začala provozovat Městská dopravní společnost se sídlem v Ostródě. Od roku 2011 provozuje kanál a lodě soukromá společnost Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. Z o.o. se sídlem v Ostródě. Ve stejném roce vydal polský prezident dekret, na jehož základě byl **Elblaský kanál vyhlášen historickou a technickou památkou**. Rekonstrukce celého díla a zázemí byla spolufinancována z evropských fondů a tyto peníze jsou „vidět" na každém kroku. Kanál již neslouží ke svému původnímu účelu a přepravu zboží a dřeva nahradili turisté. Nejspíš tomu tak zůstane i v budoucnosti.

Nic to nemění na faktu, že se jedná o jediné plně funkční vodní dílo tohoto typu na světě.

LODĚ NA TRÁVĚ, tak to je výraz, který používají Poláci. Já říkám LODĚ NA KOLEJÍCH.

GDAŇSK

SOPOTY



HRAD MALBORK

GDYNĚ – loď Dar Pomoří a nejstarší torpédoborec světa Blýskawica

Náš pěkný **2* HOTEL SOWA – ELBLAG**

2* hotel je naproti vlakovému nádraží. Pokoje jsou se sociálním zařízením. Restaurace má tradiční polskou kuchyni.

LIBUŠE TRAVEL
CESTOVNÍ KANCELÁŘ
IČ:88753743
Libuše Sládečková, Waltrova 39, 318 00 Plzeň

E-MAIL: info@libusetravel.cz
WEB: www.libusetravel.cz
MOBIL: **602 449 442**
SKYPE: libuse.sladeckova