

Piotr GÓRSKI¹

Porty i przystanie śródlądowych szlaków wodnych Polski – ocena przydatności w turystyce wodnej z akcentem na turystykę barkową

WPROWADZENIE

Polska posiada bardzo rozbudowaną sieć wodnych dróg śródlądowych. Istnieje w Polsce mnóstwo przystani dostępnych dla turysty wodnego [19]. Obok, niewątpliwie dobrze rozwiniętej turystyki wodnej w rejonie Wielkich Jezior Mazurskich, Polska posiada też bogate tradycje w żegludze rzecznej. Niestety, wraz z tradycjami, nie idzie w parze modernizacja, czy rozbudowa i rozwój. Rzeczne szlaki wodne, mimo okazałej niegdyś i tętniącej życiem infrastruktury, popadają w zapomnienie, a nierzadko w ruinę. Dotyczy to w równym stopniu dróg wodnych, jak i portów. Stan dzisiejszy rzecznych szlaków wodnych Polski w odniesieniu do potrzeb turystyki, przedstawia się niezadowolająco. Wielokilometrowe odcinki głównych polskich rzek pozostają nieprzyjazne turystom, bez portów i przystani, o wątpliwej drożności żeglugowej. Porty, które na szlakach wodnych można spotkać, przypominają raczej przemysłowe złomowiska niż przyjazną turyście marinę, np. Chełmno (fot.1), Puławy.



Fot. 1. Chełmno

¹ Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni

Istnieje zatem pilna konieczność poprawienia infrastruktury rzecznych szlaków wodnych Polski. Władze w ostatnich latach dostrzegają tę potrzebę i rozpoczęto nawet pewne wybiórcze, choć widoczne, działania na rzecz poprawy infrastruktury rzecznych szlaków wodnych Polski. Rozpoczyna się trend zwany „przywracaniem rzek miastom” lub „zwracaniem miast twarzą ku rzece”. Najnowsze, a jednocześnie niezwykle ważne inwestycje objęły oddanie do użytku nowopowstałych przystani turystycznych w głównych węzłach wodnych Polski – w Bydgoszczy (fot.2) i we Wrocławiu (fot.3) [22][23].



Fot. 2. Wrocław



Fot. 3. Bydgoszcz

Przyjmuje się, że Wrocławski Węzeł Wodny to największy i najbardziej skomplikowany węzeł wodny w Polsce [20]. Na międzynarodowej trasie wodnej E-70 w Gorzowie Wielkopolskim wyremontowano, unowocześniono i upiększono stylistycznie północne nabrzeże Warty (fot.4), a równocześnie przeprowadza się modernizację portu.



Fot. 4. Gorzów Wielkopolski

W Tczewie stanęła praktycznie nowa marina z pomostem stałym i pływającym, polem namiotowym oraz dużym obiektem mieszczącym kawiarnię i sanitariaty [18] (fot.5,6). Powstają także nowe porty jachtowe i przystanie np. na Odrze w Lasokach, na Warcie w Łądzie, Pyzdrach.



Fot. 5, 6. Tczew

Wymienione tu przykładowe inwestycje nie mają charakteru chwilowego czy przypadkowego. Stanowią ogniwa w łańcuchu wieloletnich planów rozbudowy i modernizacji śródlądowych dróg wodnych Polski [33]. W aktualnym stanie, mimo skromnej, wręcz symbolicznej infrastruktury, można uprawiać barging na polskich szlakach wodnych [10]. To właśnie popularna w Europie, a od niedawna w Polsce barka okazuje się preferowanym statkiem turystycznym do pokonywania różnorodnych śródlądowych szlaków wodnych tj. rzeki, kanały, jeziora [11]. Stan obecny infrastruktury, nie wyklucza realizacji motorowodnych wędrówek, lecz wędrówki te czyni bardziej spartańskimi, czasem uciążliwymi. Cumowanie barki do nieuregulowanego brzegu drogi wodnej jest możliwe, ale niekomfortowe. Brak mediów na szlaku wymusza robienie zapasów na wzór survivalowej wyprawy, zamiast rekreacyjnej, komfortowej wycieczki, z jaką zwykle powinna kojarzyć się turystyka barką. Dobrym, prostym, choć połowicznym rozwiązaniem jest przy braku portów i nabrzeży, lokowanie na szlakach wodnych pól biwakowych z mediami. Barka z łatwością zacumuje do trawiastego brzegu (nawet z cumami przywiązany do drzewa czy obłożonymi na kotwicy wbitej w ziemię), a podłączenie do prądu czy zdanie nieczystości w dużym stopniu usprawni rejs. Proponowane tu rozwiązanie jest w pewnym sensie rozwiązaniem tymczasowym, które przy braku innych kosztownych i wieloletnich inwestycji w łatwy i tani sposób może poprawić warunki turystyki wodnej na polskich rzekach. Jest jednak powód takiego stanu rzeczy wynikły niekoniecznie z zaniedbań władz czy ogólnej degradacji turystyki rzecznej. Otóż w Polsce zainteresowanie turystów wędrówkami barką po rzekach jest tak znikome, że właśnie dlatego infrastruktura jest w zasadzie martwa. Zatem zjawiska te: „mała podaż ↔ mały popyt” oddziałują na siebie wzajemnie, potęgując stagnację i redukując zainteresowanie rzeczna turystyka wodna. Na spowolnienie procesów odbudowy, modernizacji i wdrażania nowych projektów w architekturze dróg wodnych Polski ma także

wpływ urzędnicza niemoc [2] oraz protesty, tzw. ekologów [31], mające zwykle więcej wspólnego z anarchią i modą niż z nauką podbudową.

Analiza wybranych portów i przystani Wisły oraz zalewów centralnej Polski

Najbardziej rozbudowaną infrastrukturę portową na całej długości Wisły posiada Gdańsk [24]. Wyodrębnić tu można wiele marin jachtowych, z których większość pełnić może funkcję zarówno śródlądową, jak i morską. Najbardziej godna uwagi jest marina w centrum Gdańska położona na Nowej Motławie (fot.7). Stanowi idealne miejsce dla śródlądowego turysty wodnego, a znajdując się w sąsiedztwie Starego Miasta, stwarza dogodne warunki do zwiedzania najcenniejszych zabytków Gdańska.



Fot. 7. Gdańsk

Wisła posiada też wiele innych portów i przystani. Większość nadwiślańskich miast (również nad akwenami przyległymi) oferuje możliwość dogodnego cumowania jachtu. Obserwuje się też tendencję do poprawy stanu infrastruktury wiślańskich portów, czego przykładem może być projekt śródlądowego portu turystycznego w Toruniu [1]. Zdarzają się jednak ciekawe ośrodki miejskie, np. Gniew [26], w których turysta wodny nie może zawinąć do przystani ze względu na brak jakiegokolwiek infrastruktury portowej.

W bezpośrednim związku z Wisłą wskazać należy też przystanie Zalewu Włocławskiego [28][29], Zegrzyńskiego oraz Bydgoszczy i Elbląga (fot.8). Szczególnie w Bydgoszczy widoczne są działania władz zmierzające do poprawy stanu infrastruktury, a także przyrody szlaków wodnych [3]. Bydgoszcz przoduje w projektach budowy i modernizacji śródlądowych portów turystycznych [35, 36]. Część z tych projektów została już zrealizowana, co napawa optymizmem w stosunku do dalszych planów. Ostatnio realizowany jest także projekt „Pętla Żuławska” zmierzający do poprawy stanu infrastruktury dróg wodnych i przystani w ramach przytoczonego akwenu (dolna Wisła, Szkarpawa, Nogat).

W projekty modernizacji szlaków wodnych „Pętli Żuławskiej” zaangażowane są zarówno władze państwowe, jak też prywatni inwestorzy. Aktualnie, na szlakach wodnych Pętli Żuławskiej obecne są już barki czarterowe klasy Weekend 820, Vistula Cruiser oraz Haber 33 Reporter (fot.9).



Fot. 8. Elbląg



Fot. 9. Haber 33 i Vistula Cruiser w Rybnie

Analiza wybranych portów i przystani Odry oraz akwenów przyległych

Żegluga Odrą kojarzy się bardziej z przewozem towarów niż z turystyką. Infrastruktura portowa Odry jest tego najlepszym dowodem. W wizerunku portów Kędzierzyna – Koźla, czy Nowej Soli, próżno szukać turystycznych korzeni. Jednakże, w związku ze znaczącym spadkiem przewozów towarowych [8], a jednocześnie ze wzrostem zainteresowania turystycznego, powstają nowe mariny jachtowe na Odrze oraz innych polskich rzekach, przy ogólnej degradacji portowej infrastruktury towarowej. Jako przykład może posłużyć Gorzów Wielkopolski, zwany niegdyś Landsberg, którego początki powstania datowane są na 1257 r. [32] Współczesny, modernistyczny wizerunek nadrzecznych bulwarów Gorzowa Wielkopolskiego, a także inwestycje i plany rozbudowy miejskich portów i przystani, nawiązują wyłącznie do turystycznych perspektyw rozwoju miasta, pozostawiając w zapomnieniu istotne niegdyś aspekty przewozu towarów Wartą. Umownym potentatem w turystyce wodnej Odry jest Szczecin [27], który posiada wiele turystycznych przystani w korycie Odry i jego odgałęzieniach [12] oraz nad jeziorem Dąbie [16][17]. Również Wrocław posiada wiele portów i przystani, z których niektóre są nowe. Działają tu nawet kluby żeglarskie, gdyż pomimo braku jezior, można nauczyć się tu żeglowania na sporych odrzańskich zatokach [20]. Pozostałe odcinki Odry posiadają niezbyt liczne, często skromne przystanie, umożliwiając turystyce wodnemu nie tylko schronienie, ale też możliwość uprawiania żeglarstwa, na spokojniejszych odrzańskich rozlewiskach [21]. Ostatnim

odcinkiem Odry, na którym turysta wodny może się bezpiecznie poruszać jest Roztoka Odrzańska [14], która także posiada porty i przystanie [15]. Wybrane, ciekawsze odrzańskie przystanie spełniające podstawowe wymogi turystyki to: Kędzierzyn Koźle – przystań Lasoki, Uraz koło Oborników Śląskich, Bytom Odrzański, Nowa Sól.

Analiza wybranych portów i przystani Wielkiej Pętli Wielkopolski

Pojezierze Wielkopolskie to grupa jezior, których część skupiona w rejonie jeziora Gopło tworzy wspaniały zespół wodny z infrastrukturą skromną, lecz wystarczającą do realizacji rejsów barką. Wspomniany zespół jezior wchodzi w skład wschodniej części Wielkiej Pętli Wielkopolski [32]. Umownie można przyjąć, że Kruszwica położona w północnym krańcu Gopła, jest najbardziej centralnie położoną bazą żeglarską omawianego zespołu jezior, a zarazem stanowi najlepiej przygotowaną przystań ze slipem, polem namiotowym i wszelkimi mediami (fot.10). Pozostałe większe jeziora zespołu: Ślesieńskie, Mikorzyńskie (fot.11), Pątnowskie, Mielno także posiadają przystanie. Całość Wielkiej Pętli Wielkopolski dopełniają rzeki Warta i Noteć, łączące się w Santoku. Przystanie Noteci i Warty są nieliczne i skromne, ale obserwuje się ich rozwój w ostatnich latach.



Fot. 10. Kruszwica



Fot. 11. Wąsosze nad Jez. Mikorzyńskim

Analiza wybranych portów i przystani Wielkich Jezior Mazurskich

Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja infrastruktury Wielkich Jezior Mazurskich. Ze względu na tradycje żeglarskie i popularność w Polsce żeglarstwa, Mazury tętnią życiem, a żeglarze mają gdzie zacumować. Obfitość przystani żeglarskich Wielkich Jezior Mazurskich jest przynajmniej wystarczająca, choć, co uwidocznili białe szkwały w sierpniu 2007 r., nie zawsze postój w porcie jest gwarancją 100% bezpieczeństwa dla jachtu i jego załogi [25]. Poprawia się jednak warunki nawigacyjne Wielkich Jezior Mazurskich, poprawiając

oznakowanie miejsc niebezpiecznych [4] oraz wprowadzając systemy nowoczesnego ostrzegania przed nawałnicą [4]. Nie brak też innej niezbędnej infrastruktury towarzyszącej – media, tawerny, sklepy, slipy, skutnie, wodne stacje paliw [5] (fot.12). Na Wielkich Jeziorach Mazurskich zawinąć można zarówno do gwarnej, masowo dostępnej przystani, jak też i do spokojnej, zlokalizowanej przy rezydencji [6]. Nie ma potrzeby w niniejszej publikacji szczegółowo rozpracowywać bazy portowej Wielkich Jezior Mazurskich, która jest ogólnie znana, popularna i stale się rozwija [7]. Wystarczy wskazać, że dla barek oraz jest ona łatwa do zaadaptowania (fot.13), choć przyczyną jej powstania i stanu dzisiejszego jest żeglarsstwo [9]. Warto wymienić główne ośrodki żeglarskie szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Są to: Giżycko, Mikołajki, Węgorzewo [30], Ruciane – Nida, Pisz, Ryn, Sztynort (fot.14). Ważne przystanie w kluczowych punktach szlaków wodnych to również: Wilkasy, Okartowo, Popielno, Piękna Góra, Zielony Gaj, Bogaczewo.



Fot. 12. Giżycko - wodna stacja paliw



Fot. 13. Mikołajki - baza barek czarterowych



Fot. 14. Sztynort

Analiza wybranych portów i przystani Pojezierza Iławskiego

Kolejny polski wspaniały zespół wodny, a mianowicie Pojezierze Iławskie, posiada w wystarczającym stopniu rozlokowaną infrastrukturę portową. Na Pojezierze Iławskie składają się dwa główne miasta żeglarskie – Ostróda i Iława, jedno małe miasteczko ze sporą rzadko odwiedzaną przystanią – Zalewo, jedna atrakcyjna miejscowość turystyczna położona na rozwidleniu szlaków wodnych z przystanią – Miłomłyn oraz spora miejscowość

z nabrzeżem dla statków żeglugi pasażerskiej – Małdyty. Nawet, jeśli w stosunku do infrastruktury Pojezierza Iławskiego można czuć pewien niedosyt, to realnie należy stwierdzić, że aktualna baza portowa wystarcza tu do realizacji turystyki barką o niewielkim natężeniu. O ile przystanie w Iławie i Ostródzie są liczne, znacznych rozmiarów, posiadają slipy i przyjmą nawet spore barki, to jednak Miłomłyn (fot.15) i Zalewo (fot.16) mają ograniczoną chłonność nabrzeży, a Małdyty są wybitnie nieatrakcyjne ze względu na jakość wody jeziora Sambród, a także niską estetykę i zerowe wyposażenie nabrzeża dla statków żeglugi pasażerskiej. Jako ciekawostkę można dodać, że Iława posiada wodną stację paliw.



Fot. 15. Miłomłyn



Fot. 16. Zalewo

Analiza wybranych portów i przystani zespołu wodnego Kanału Augustowskiego

Istnieje jeszcze jeden atrakcyjny zespół wodny w Polsce, przydatny w turystyce barką. To Kanał Augustowski, na który składa się sztuczna, wykonana przez człowieka droga wodna – kanał, wraz z obiektami hydrotechnicznymi (śluzami) oraz zespół jezior położonych w sąsiedztwie Augustowa. Zespół wodny kanału Augustowskiego posiada jednak ograniczenie używania silników spalinowych na sporym odcinku kanałów, stąd obecnie przydatność tej drogi wodnej dla turystyki barkami będącymi aktualnie w użyciu, stoi pod znakiem zapytania. Jednakże stały, szybki rozwój alternatywnych źródeł napędu dla łodzi motorowych (w tym baterie słoneczne oraz napęd elektryczny), umożliwi wkrótce eksplorację wód Kanału Augustowskiego turystom barkowym, bez szkody dla środowiska naturalnego.

Z punktu widzenia portów i przystani, Kanał Augustowski w części sąsiadującej z Augustowem przedstawia bogatą infrastrukturę (fot.17). Jeziora augustowskie zachęcają turystów wodnych zarówno przystaniami, jak i polami biwakowymi przyległymi bezpośrednio do jezior. Dalsze odcinki kanału, odległe od wspomnianych jezior, są raczej puste, nie oferując turystom wodnym udogodnień związanych z użyteczną infrastrukturą. Sporadycznie jednak, można zacumować do niewielkich pomostów.



Fot. 17. Augustów

Analiza wybranych portów i przystani Zalewu Solińskiego i Koronowskiego

Przystanie zalewów Solińskiego i Koronowskiego są liczne, rozlokowane w różnych punktach akwenu i chętnie odwiedzane przez turystów wodnych. Jednakże każdy z tych akwenów posiada dominującą żeglarsko miejscowość (Soliński – Polańczyk, Koronowski – Pieczęyska), która ma rozbudowaną infrastrukturę turystyczną i większą ilość pomostów. Nad Zalewem Koronowskim w ostatnich latach istotnie rozbudowała się też przystań Tazbirowo. Pozostałe przystanie na prezentowanych akwenach są bardzo skromne i ciche, lecz może właśnie na tym polega ich urok.

WNIOSKI

Podsumowując rozważania na temat infrastruktury szlaków wodnych w naszym kraju z punktu widzenia turystyki barką należy wyeksponować kilka aspektów. Wielkie Jeziora Mazurskie już dziś posiadają infrastrukturę dróg wodnych i przystani wystarczająco dobrze rozwiniętą. W badaniach pojawiły się co prawda opinie, że mazurskie pomosty są zbyt małe dla barek czarterowych. Opinie te, choć po części słuszne, należy traktować raczej jako wskazówkę do planów rozbudowy infrastruktury, a nie jako aspekt dyskredytujący mazurskie przystanie.

Pozostałe zespoły wodne Polski oferują utrudnienia w żegludze barkowej, lecz jej nie wykluczają, a co najwyżej ją urozmaicają. Niski poziom uregulowania dróg wodnych i zagospodarowania przestrzennego stwarza niedogodności żeglugowe i logistyczne, lecz należy pamiętać, że istnieje odsetek turystów, którzy poszukują właśnie takich dzikich, cichych, pustych miejsc, a trudny technicznie szlak stanowi dla nich wyzwanie i jest źródłem pozytywnych emocji. W Polsce każdy turysta znajdzie więc coś dla siebie. Spragnieni komfortu żeglugowego i tętniących życiem przystani, wybiorą Wielkie Jeziora Mazurskie. Entuzjaści spokojnego bezpiecznego pływania w ciszy odnajdą się na Pojezierzu Iławskim. Natomiast odkrywcy dzikich szlaków o dużym stopniu ryzyka żeglugowego popłyną Wisłą.

W krajach zachodniej Europy turystyka motorowodna po miejskich kanałach (również rzekach skanalizowanych) zdaje się być ugruntowaną tradycją. Za przykłady mogą posłużyć Wenecja, Amsterdam, a nawet Istambuł czy Budapeszt z flotą turystycznych statków rzecznych, odbywających rejsy po Dunaju w granicach administracyjnych miasta. Największe polskie miasta (z wyjątkiem Łodzi) posiadają ogromny, lecz niewykorzystywany turystycznie potencjał w postaci sieci kanałów lub rzek skanalizowanych. Miasta te są zlokalizowane na trasach głównych śródlądowych dróg wodnych Polski, tj. Wisły, Odry, Warty itp., zatem możliwe jest traktowanie zespołu kanałów miejskich, jako jednego z elementów dłuższego rejsu. Niemniej jednak nie każda wycieczka na barce turystycznej musi trwać kilkanaście dni. Zespoły kanałów miejskich w Polsce mogą być idealną propozycją dla barkowej turystyki jednodniowej lub weekendowej, co może okazać się istotne w życiu współczesnego Europejczyka, zważywszy na niedostatek czasu wolnego w społeczeństwie rywalizacji. Niebagatelną rolę odegra tu doskonała dostępność komunikacyjna dużych miast oraz praktycznie zerowe niebezpieczeństwo związane z trudnymi warunkami żegludowymi (wysoka fala, sztormowy wiatr, skały podwodne, itp.). Z pomocą przyjdzie brak ograniczeń w turystyce z użyciem silników spalinowych. Wreszcie istotnym bodźcem mogącym wyeksponować turystykę wodną po miejskich kanałach są walory poznawcze i edukacyjne. Większość z miejskich kanałów przebiega bowiem w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych obiektów o znaczeniu historycznym i zabytkowym. Geneza takiego stanu rzeczy jest nieprzypadkowa i łatwa do wytłumaczenia. Najcenniejszą z historycznego punktu widzenia częścią każdego miasta jest stare miasto. Ze względów praktycznych, ekonomicznych i logistycznych zawsze w przeszłości miasta lokowane były nad rzeką, która z czasem bywała uregulowywana i wzbogacana o sieć kanałów. Stąd dziś popularne starówki zlokalizowane są w centrach dużych miast nad rzeką (kanałami), a dalsze nowe dzielnice miast położone są peryferyjnie. Warto wymienić miasta w Polsce posiadające sieć kanałów w rejonie zabytkowych „starówek”. Palmę pierwszeństwa umownie dzierżyć będzie Gdańsk (fot.18).



Fot. 18. Gdańsk – stare miasto „z wody”

Dalej wyeksponować trzeba: Wrocław, Szczecin, Poznań, Bydgoszcz [34], Warszawę, Kraków (wyłącznie Wisła) a także nieco mniejsze miasta: Opole, Elbląg, Konin. Ewentualnie do zaszczytnego grona dołączyć mogą duże miasta położone nad rzeką bez sieci kanałów: Toruń, Płock, Włocławek, Gorzów Wielkopolski, Słubice/Frankfurt nad Odrą, Tarnobrzeg, Sieradz.

Tabela 1. Polskie miasta, które ze względu na położenie przy śródlądowym szlaku wodnym można zwiedzić w turystyce barką. Obok nazwy miasta podano liczbę mieszkańców [26]

Droga wodna Odry		
Gliwice 212 800	Wrocław 639 400	Krosno Odrzańskie 13 100
Kędzierzyn – Koźle 70 400	Brzeg Dolny 13 900	Słubice 17 500
Zdzieszowice 13 900	Ścinawa 6 200	Kostrzyn 8 100
Krapkowice 19 900	Głogów 74 300	Gryfino 22 300
Opole 130 100	Bytom Odrzański 4 400	Szczecin 419 000
Brzeg 39 800	Nowa Sól 42 800	Police 35 00
Oława 31 900		
Droga wodna Wisły		
Kraków 740 500	Józefów 14 600	Toruń 205 800
Niepołomice 7 500	Warszawa 1 624 800	Solec Kujawski 14 600
Baranów Sandomierski 1 400	Legionowo 50 800	Bydgoszcz 386 300
Tarnobrzeg 50 900	Nowy Dwór Mazowiecki 27 500	Chełmno 22 100
Sandomierz 27 100	Zakroczym 3 400	Świecie 27 100
Zawichost 2 000	Wyszogród 2 900	Grudziądz 102 800
Annopol 2 700	Płock 130 600	Nowe 6 900
Kazimierz Dolny 4 000	Dobrzyń nad Wisłą 2 400	Gniew 7 100
Puławy 54 200	Włocławek 123 300	Tczew 61 00
Dęblin 18 600	Nieszawa 2 200	Gdańsk 461 400
Góra Kalwaria 11 000	Ciechocinek 11 300	Malbork 40 300
Karczew 10 500		Nowy Dwór Gdański 10 400
Droga wodna Wielka Pętla Wielkopolski (Warta – Noteć – Gopło)		
Gorzów Wielkopolski 125 700	Pakość 5 900	Puszczykowo 8 600
Drezdenko 10 600	Inowrocław 79 600	Luboń 21 300
Krzyż Wielkopolski 6 500	Kruszwica 9 700	Poznań 580 000
Wieleń 6 100	Ślesin 2 900	Oborniki 17 300
Czarnków 12 200	Konin 83 400	Obrzycko 2 300
Ujście 3 900	Koło 24 100	Wronki 11 300
Nakło nad Notecią 20 100	Pyzdry 3 100	Sieraków 6 200
Łabiszyn 4 400	Śrem 30 500	Międzychód 11 100
Barcin 8 600	Mosina 12 000	Skwierzyna 9 500
Droga wodna – Narew z dolnym Bugiem – Pisa - Biebrza z Kanałem Augustowskim		
Nowy Dwór Maz. 27 500	Różan 2 900	Pisz 19 400
Serock 2 900	Ostrołęka 55 000	Goniądz 1 900
Wyszków 25 900	Nowogród 1 800	Augustów 30 100
Pułusk 19 00	Łomża 64 200	
Droga wodna Wielkich Jezior Mazurskich		
Giżycko 31 300	Ruciane – Nida 5 400	Pisz 19 400
Węgorzewo 12 300	Mikołajki 3 800	Ryn 3 200
Droga wodna Pojezierza Hawskiego		
Elbląg 129 400	Hawa 33 200	Zalewo 2 300
Ostróda 35 200		

Źródło: opracowanie własne.

Widać z powyższego zestawienia, jak szerokie walory poznawcze można realizować uprawiając turystykę barką w naszym kraju. W zestawieniu zostały przytoczone tylko miasta położone przy szlakach wodnych. Jest również mnóstwo innych mniejszych, lecz interesujących miejscowości nieujętych w zestawieniu oraz ciekawych obiektów archeologicznych i architektonicznych położonych przy szlakach wodnych, np. twierdza Modlin, zamek w Janowcu, Zaborze, itp. Turystyka barką oprócz walorów rekreacyjnych i krajobrazowych pełni więc funkcję edukacyjną.

PORTY I PRZYSTANIE ŚRÓDLĄDOWYCH SZLAKÓW WODNYCH POLSKI – OCENA PRZYDATNOŚCI W TURYSTYCE WODNEJ Z AKCENTEM NA TURYSTYKĘ BARKOWĄ

Streszczenie

Polska posiada bardzo rozbudowaną sieć wodnych dróg śródlądowych. Istnieje w Polsce mnóstwo przystani dostępnych dla turysty wodnego. Obok, niewątpliwie dobrze rozwiniętej turystyki wodnej w rejonie Wielkich Jezior Mazurskich, Polska posiada też bogate tradycje w żegludze rzecznej. Niestety, wraz z tradycjami, nie idzie w parze modernizacja, czy rozbudowa i rozwój. Rzeczne szlaki wodne, mimo pokażnej niegdyś i tętniącej życiem infrastruktury, popadają w zapomnienie, a nierzadko w ruinę. Dotyczy to w równym stopniu dróg wodnych, jak i portów. Stan dzisiejszy rzecznych szlaków wodnych Polski w odniesieniu do potrzeb turystyki, przedstawia się niezadowalająco. Wielokilometrowe odcinki głównych polskich rzek pozostają nieprzyjazne turystom, bez portów i przystani, o wątpliwej drożności żeglugowej. Władze w ostatnich latach dostrzegają tę potrzebę i rozpoczęto nawet pewne wybiórcze, choć widoczne, działania na rzecz poprawy infrastruktury rzecznych szlaków wodnych Polski. Najnowsze, a jednocześnie niezwykle ważne inwestycje objęły oddanie do użytku nowopowstałych przystani turystycznych w głównych węzłach wodnych Polski – w Bydgoszczy i we Wrocławiu. Również inne miasta, położone nad głównymi rzekami, jak np.: Tczew, Gorzów Wielkopolski, zadbały o kompleksową odbudowę wizerunku swoich nabrzeży.

W aktualnym stanie, mimo skromnej infrastruktury, można uprawiać barging na polskich szlakach wodnych. To właśnie popularna w Europie, a od niedawna w Polsce barka okazuje się preferowanym statkiem turystycznym do pokonywania różnorodnych śródlądowych szlaków wodnych tj. rzeki, kanały, jeziora. Stan obecny infrastruktury nie wyklucza realizacji motorowodnych wędrowek, lecz wędrowki te czyni bardziej spartańskimi. Jednakże ze względu na tradycje żeglarskie i popularność w Polsce żeglarstwa, rejon Wielkich Jezior Mazurskich wyraźnie odbiega standardem infrastruktury szlaków wodnych od pozostałych regionów. Obfitość przystani żeglarskich Wielkich Jezior Mazurskich jest znaczna i choć wywodząca swe korzenie z żeglarstwa, idealnie wpasowuje się w wymogi nowoczesnej turystyki motorowodnej.

Słowa kluczowe: barka, jacht, żeglarstwo, port, przystań, jezioro, rzeka, kanał, turystyka.

**PORTS AND MARINAS OF THE INLAND WATERWAYS OF POLAND
ASSESSMENT OF THEIR USEFULNESS IN BARGE TOURISM**

Summary

Poland has a very well developed network of inland waterways. There are numerous marinas accessible for every boat tourist. Apart from well developed water tourism in the Mazurian Lake District, there are long traditions of river navigation in Poland. Unfortunately, these traditions haven't been followed by modernization or enlargement and further development of the waterways. The Polish river waterways used to be busy and sizable, unfortunately in time they fell into oblivion, very often into ruin. It happened to the waterways as well as to ports. The present condition of the river waterways is not satisfactory if we want to cruise on them. Long sections of the main Polish rivers are hostile to tourists. There are no ports or marinas and the routes themselves are often difficult to sail. In the past few years the Polish authorities have recognized this problem and some efforts have been made to improve the infrastructure of the river waterways. The latest and extremely important investments included newly built marinas for tourists in Bydgoszcz and Wrocław - the main water junctions in Poland. Other Polish cities situated on the main rivers (for example Tczew and Gorzów Wielkopolski) have also decided to restore their embankments. At present, even though the infrastructure is simple, it is possible to go barging on the Polish waterways. A barge (well equipped, home-like) has turned out to be the most popular water vehicle in western Europe and recently in Poland to cruise on various waterways such as rivers, canals and lakes. The present infrastructure allows for cruising, however it makes it more wild. Due to the sailing traditions and popularity of sailing among the Polish people, the Mazurian Lake District's infrastructure is much better developed than that of other water districts. Numerous marinas of the Mazurian Lake District fit perfectly for the modern motorboat tourism.

Key words: barge, yacht, sailing, port, marina, lake, river, canal, tourism.

LITERATURA

- [1] Bolt A., Derek J., *Koncepcja zabudowy Kępy Bazarowej w Toruniu*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, BDW Margrafesen s.c., Bydgoszcz 2009.
- [2] Czerny M., *Umiarkowany optymizm*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, BDW Margrafesen s.c., Bydgoszcz 2009.
- [3] Dombrowicz M., *Rewitalizacja zasobów przyrody w otoczeniu Kanału Bydgoskiego*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, Logo, Bydgoszcz 2008.
- [4] Główna M., *Mazury i żeglarskie miejsca specjalnej troski*, *Żagle* 3/2009, Murator, Warszawa.
- [5] Główna M., *Gdzie tankować na Mazurach?*, *Żagle* 12/2008, Murator, Warszawa.
- [6] Główna M., *Port Janus ukryty przy głównym szlaku*, *Żagle* 12/2009, Murator, Warszawa.

- [7] Główna M., *Co nowego na Świącajtach?*, Żagle 1/2009, Murator, Warszawa.
- [8] Gorączko M., *Natężenie ruchu żeglugowego na bydgoskim odcinka drogi wodnej E-70 – stan obecny i perspektywy rozwoju*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu, Logo, Bydgoszcz 2008.
- [9] Górski P.: *Turystyka nowoczesną barką czarterową klasy Europa 400 po Wielkich Jeziorach Mazurskich*, [w:] Praca zbiorowa pod red. W. Siwińskiego i wsp.: Współczesne tendencje w rekreacji i turystyce, WSHiG, Poznań 2008.
- [10] Górski P.: *Wędruj barką!* Polski Caravaning 5(33)/2010, Goldman Press, Tczew.
- [11] Górski P.: *Barka niejedno ma imię*, Polski Caravaning 6(34)/2010, Goldman Press, Tczew.
- [12] Halter M., *Odra Szczecińska i Port Szczecin*, Żagle 1/2007, Murator, Warszawa.
- [13] Halter M., *Od Portu Szczecin do Polic*, Żagle 2/2007, Murator, Warszawa.
- [14] Halter M., *Roztoka Odrzańska*, Żagle 3/2007, Murator, Warszawa.
- [15] Halter M., *Porty Roztoki Odrzańskiej*, Żagle 4/2007, Murator, Warszawa.
- [16] Halter M., *Jezioro Dąbie i jego przystanie*, Żagle 5/2007, Murator, Warszawa.
- [17] Halter M., *Jezioro Dąbie i jego przystanie*, Żagle 6/2007, Murator, Warszawa.
- [18] Halter M., *Przystanek Tczew*, Żagle 1/2008, Murator, Warszawa.
- [19] Halter M., *Polskie przystanie żeglarskie, porty, mariny*, Żagle 6/2008, Murator, Warszawa.
- [20] Halter M., *Wrocław, Odra i wodniacy*, Żagle 9/2008, Murator, Warszawa.
- [21] Halter M., *Od Wrocławia do Brzegu Dolnego*, Żagle 11/2008, Murator, Warszawa.
- [22] Halter M., *W samym sercu Wrocławia*, Żagle 12/2008, Murator, Warszawa.
- [23] Halter M., *W cieniu Ostrowa Tumskiego*, Żagle 1/2009, Murator, Warszawa.
- [24] Komorowski A. F., *Jachting Zatoki Gdańskiej*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2007.
- [25] Kubaszewski J., *Pozostaje uciekać w krzaki*, Żagle 3/2007, Murator, Warszawa.
- [26] Kwiatek J., Lijewski T., *Leksykon Miast Polskich*, Muza SA, Warszawa 1998.
- [27] Lewczuk B., *Rozwój turystyki kwalifikowanej – żeglarskiej na przykładzie Szczecina*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu, BDW Margrafesen s.c., Bydgoszcz 2009.
- [28] Magnuszewski A., *Porty i przystanie Jeziora Włocławskiego*, Żagle 8/2007, Murator, Warszawa.
- [29] Magnuszewski A., *Przystanie Płocka*, Żagle 11/2007, Murator, Warszawa.
- [30] Ozaist J., *Port starszy niż wielu z nas*, Żagle 4/2008, Murator, Warszawa.
- [31] Ratyńska H., *Kilka uwag przyrodnika na temat wykorzystania dużych rzek i kanałów do żeglugi*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu, BDW Margrafesen s.c., Bydgoszcz 2009.
- [32] Słowiński M., Nadolny G., *Wielka Pętla Wielkopolski*, Satchwell, Warszawa 2007.

- [33] Szczepanik C., *Wizja rewitalizacji dróg wodnych w Polsce*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, BDW Margrafesen s.c., Bydgoszcz 2009.
- [34] Szumińska D., *Sieć wodna okolic Bydgoszczy*, [w:] Praca zbiorowa pod red. D. Szumińskiej, *Zasoby przyrodnicze i kulturowe drogi wodnej Wisła-Odra*, Logo, Bydgoszcz 2008
- [35] Wroński S., Pietrzak E., *Przywracanie nadrzecznej tożsamości Bydgoszczy poprzez rewitalizację i rozwój Bydgoskiego Węzła Wodnego i Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70*, [w:] Praca zbiorowa pod red. Z. Babińskiego, *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, BDW Margrafesen s.c., Bydgoszcz 2009.
- [36] Praca zbiorowa, *Program rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego*, Prezydent Miasta Bydgoszczy, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz 2006.