

## ***Gnieźnieńskie Forum Ekspertów Turystyki Kulturowej***

### Pytanie 83

#### **Eksploatacja dróg wodnych w Polsce – szansa czy zagrożenie dla turystycznego zagospodarowania zasobów kulturowych w dolinach rzek?**

*Autor: dr Marcin Gorączko, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy,*

Z poddaniem tego problemu pod dyskusję w ramach naszego Forum nosiłem się od dłuższego czasu. Zainspirował mnie do tego między innymi udział w pracach nad oceną potencjału kulturowo-turystycznego czterech jak dotąd mikroregionów (powiaty toruński, chełmiński, świecki oraz nakielski), w przypadku których znaczna część istotnych walorów koncentruje się w obrębie dolin rzecznych. Wynika to chociażby z faktu, iż bliskość rzek stanowiła w tu przeszłości jeden z najsilniej oddziałujących czynników miastotwórczych, ale również impuls do rozwoju rolnictwa na urodzajnych glebach. Zapewne zwrócili Państwo uwagę na informacje o przystąpieniu do opracowania rządowego programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Jednym z jego celów ma być poprawa warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej oraz turystyczno-rekreacyjnej. Z punktu widzenia turystyki kulturowej wydaje się to być korzystne, ponieważ daje szansę na tworzenie nowych produktów turystycznych bazujących na silnych w przeszłości związkach historycznych, gospodarczych i kulturowych mieszkańców terenów nadrzecznych z wodami płynącymi. Drogi wodne mogłyby stanowić alternatywne arterie komunikacyjne łączące leżące nad głównymi rzekami ośrodki o uznanym dużym potencjale turystycznym, a samo przemieszczanie się nimi z pewnością stanowiłoby atrakcję samą w sobie. Z drugiej jednak strony nikt specjalnie nie ukrywa, że celem głównym programu jest odnotowanie znaczącego wzrostu udziału żeglugi śródlądowej na rynku usług transportowych. To zaś już oznacza bardzo poważną i techniczną ingerencję w koryta rzek i ich bezpośrednie otoczenie. Ich modernizacja (choć lepiej mówić od razu o przebudowie) jest nieunikniona, ponieważ rzeki i kanały żeglowne na terenie Polski, jak również towarzysząca im infrastruktura hydrotechniczna w zdecydowanej większości nie odpowiadają współczesnym standardom stawianym drogom wodnym o znaczeniu transportowym. Mówiąc bardzo ogólnie, są one zbyt wąskie i zbyt płytkie, aby mogły nadawać się do tego celu. Co chyba oczywiste, nakreślony z olbrzymim rozmachem plan inwestowania w szlaki wodne w Polsce wzbudza liczne kontrowersje, głównie jednak wśród przyrodników (zwłaszcza w kontekście zapewnienia odpowiedniej ochrony obszarów Natura 2000). **Natomiast niewiele mówi się o ewentualnych negatywnych skutkach jego realizacji w przypadku zasobów dziedzictwa kulturowego.** Bardzo ciekawi mnie Państwa stanowisko w tej sprawie, o której z pewnością będzie coraz głośniejsze.

#### **Odpowiedzi:**

**dr hab. Krzysztof Kasprzak, emeryt. prof. nadzw. Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu (Katedra Turystyki Wiejskiej);**

**prof. dr hab. Beata Raszka, Katedra Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu**

Właściwości wody, jej postać, sposób i miejsca występowania, a także oddziaływanie na otoczenie, jej podstawowe znaczenie dla podtrzymywania wszelakiego życia, a także ogromne możliwości jej wykorzystania powodowały, że woda zawsze była dla ludzi ciałem

wyjątkowo tajemniczym. To woda stworzyła cywilizacje i religie, które nadały jej wymiar duchowy i włączyły w panteon bóstw. Związana z wodą duchowość, gospodarka i polityka przeplatają się w cywilizacjach ludzkich od samego początku ich powstania aż po dzień dzisiejszy. Zwłaszcza związek ludzkości z rzekami od czasów rewolucji neolitycznej prowadził nie tylko do kształtowania się określonych kultur, ale i ich dalszego rozprzestrzeniania się, przenikania, ewolucji. Nie ma bardziej powszechnych form terenu niż doliny rzeczne. To z nimi związane jest powstanie wielkich cywilizacji Egiptu (Nil), Mezopotamii (międzyrzecze dolnego Eufratu i Tygrysu), Indii (dorzecze Gangesu, Indusu, Brahmaputry), Chin (Huang-ho) oraz dorzecza Amu-darii aż po dolinę Syr-darii. Prawie wszystkie historyczne miasta świata powstały w dużych dolinach blisko rzek.

Rozwój miast w dolinach rzecznych bardzo wcześnie doprowadził do wykształcenia się także odpowiedzialności za dobro wspólne, jakim była otaczana szczególną czcią woda oraz za urządzenia służące do jej dostarczania. W miastach powstały także pierwsze prawno-administracyjne zasady jej ochrony. Ogromny wpływ miało na to wykształcenie się przez lata religijnego kultu wody, trwającego w niektórych cywilizacjach nieprzerwanie od setek lat do dzisiaj. Kult wód, zwłaszcza źródeł, przedstawia ogromną ciągłość historyczną. Nie został on zniesiony przez żadne religijne rewolucje, a ciągłość kultowa trwa od neolitu aż po współczesność. Na terenach Europy Zachodniej kult ten od Galów stopniowo przechodził na Rzymian, od których przejęło go i zasymilowało chrześcijaństwo.

Rzeka w krajobrazie to jeden z najbardziej fascynujących twórców przyrody. Zarówno w krajobrazie naturalnym, jak i w przekształconym w różnym stopniu przez gospodarkę człowieka, także w miastach. Dla turystyki kulturowej właśnie ten ostatni aspekt ma szczególne znaczenie. Rzeka stanowi bowiem ważny, a w wielu przypadkach najważniejszy, czynnik rozwoju miasta. To także bardzo często jego największa ozdoba, podkreślająca i podnosząca walory estetyczne krajobrazu miejskiego.

W kształtowaniu krajobrazu kulturowego miasta największe efekty osiąga się przez połączenie wody z zielenią i interesującą architekturą. W miastach lokalizacja budynków reprezentacyjnych, np. dla polityki, czy kultury, zawsze następowała na terenach nadbrzeżnych, stając się po latach ich symbolem. W Polsce to np. odrestaurowana historyczna zabudowa Gdańska nad Motławą, nadbrzeży Odry we Wrocławiu, czy Brdy w Bydgoszczy. Rzeka w krajobrazie zurbanizowanym stwarza wyjątkowe możliwości zagospodarowania. Nie tylko podkreśla walory architektury, ale jej otoczenie jest ulubionym miejscem rekreacji. Niezastąpioną niczym atrakcją jest natomiast wykorzystanie rzeki dla turystyki jako drogi wodnej. To już zupełnie inny obszar doznań niż podróż lądem.

Nie zawsze jednak tak jest, czego przykładem jest Poznań. Pod koniec XVIII wieku Poznań tworzył bogatą, zróżnicowaną i dobrze zorganizowaną strukturę miejską. Dzięki silnym związkom z otaczającą przyrodą, a szczególnie układem wodnym przestrzeń miejska odznaczała się dużą swobodą i indywidualnością. Pokazują to m.in. widoki miasta utrwalone na licznych rycinach i obrazach, litografiach Wenera, Minutolego, Albertiego, Richtera, Tauberta, Hessego, czy Gersheima [Warkoczewska 2983]. W XX wieku Poznań rozbudował się na prawym brzegu Warty, a rzeka stała się geometryczną osią miasta. Współczesny krajobraz miasta jest jednak uboższy niż 200 lat temu, bowiem zmniejszyły się, albo zupełnie znikły powiązania funkcjonalne między miastem a rzeką. System terenów otwartych przestrzeni miejskiej Poznania, będący wynikiem umiejętnego splecenia wątków urbanistycznych i naturalnych struktur przyrodniczych, został przez ostatnie 100 lat w znacznej mierze zaburzony i fragmentarycznie zniszczony. Działalność gospodarcza skupiona w dolinie Warty skutecznie rozerwała korytarz ekologiczny, którym ma być ta rzeka. Powstał głównie korytarz klimatyczno-hydrologiczny, a funkcje korytarza biologicznego zostały zatracone lub są one obecnie bardzo ograniczone [Raszka 2003]. Praktycznie Warta w granicach miasta pełni wyłącznie funkcję kanału powodziowego. Realizacja infrastruktury związanej z zabudową

wschodniego brzegu połączona z przebudową koryta nie uczyniły z Warty ani kompozycyjnej, ani ideowej osi miasta. Problem ten otwarty jest od stu blisko lat i nie widać końca jego rozwiązania.

Turystyka związana w różny sposób z dolinami rzecznyymi pokazuje wiele aspektów dawnych historycznych przemian cywilizacyjnych w nich zachodzących, których nie zatarała współczesność. Różnorodność rzek i ich dolin, odmienność środowiska przyrodniczego i sposobów zagospodarowania, dawna i obecna rola w życiu związanych z nimi społeczeństw jest ogromnym materiałem poznawczym dla turystyki kulturowej. A samo poznanie ma różne efekty w zależności od sposobu podróży: łądem wzdłuż doliny lub płynąc rzeką, stanowiącą swoistą drogę, z której percepcja przestrzeni okazuje się całkowicie odmienna. Ten oczywisty dla nas fakt poprzez przypomnienie kilku rzek, które jak dawniej, tak i obecnie decydują o życiu regionów, krajów i całych kontynentów. To często główne drogi także obecnie wiodące do poznania danej kultury i jej historii.

Tamiza, przepływając przez najgęściej zabudowane oraz gospodarczo i historycznie najważniejsze obszary Wysp Brytyjskich, zajmuje niezwykle ważne miejsce w narodowej świadomości Brytyjczyków. Oblewając podstawowe dla Londynu zabytki i przepływając pod Tower Bridge – jednym z cudów inżynierii XIX wieku – rzeka jest podstawowym elementem kulturowego dziedzictwa tej społeczności. Rzeką łączącą narody jest Ren, gdzie w wielu miejscach na krawędziach klifów i nachylonych stokach zachowały się średniowieczne zabytki architektury świeckiej i sakralnej. Wkomponowane w te charakterystyczne geomorfologiczne formy budowle tworzą wyjątkowy krajobraz kulturowy. Rodan (ze słynnym XII-wiecznym mostem Świętego Benedykta w Awinionie) już w starożytności był korytarzem, którym do kultury Zachodu przenikały wpływy kultury greckiej. To wzdłuż Sekwany – nad brzegami której nastąpił rozwój Paryża spiętego obecnie 37 mostami – koncentrują się największe atrakcje tego miasta, m.in. Musée d'Orsay, czy bulwary upamiętnione w dziełach malarstwa, literatury, filmu, muzyki i fotografii. Wyspa Ile de la Cité na Sekwanie w Paryżu to duchowe centrum Francji. Tyber przez starożytnych Rzymian uważany był za bóstwo *Pater Tiberinus*, roztaczające ojcowską opiekę nad mieszkańcami brzegów tej świętej rzeki. Nad nimi powstawały zręby wielkiego Imperium Rzymskiego, jego architektura, literatura i prawo, co ukształtowało współczesną Europę. Szczególnym elementem w dolinie Loary są zamki – ozdobne renesansowe rezydencje zbudowane w XVI-XVII wieku zlokalizowane na urwiskach lub ostrogach z widokiem na rzekę. Dolina Loary na odcinku od Sully-sur-Loire na południe od Orleanu do Chalonnes sur Loire na zachód od Angers wpisana została na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. „Rzeka wszystkich rzek” Niger w Afryce Zachodniej ma bezpośredni wpływ na życie gospodarcze i kulturowe 100 mln ludzi. Podobnie jak rzeki Ameryki Północnej, które – niezależnie od znaczenia gospodarczego – ukształtowały znaczną część kultury nowego społeczeństwa osadników XIX wieku. Osią kulturową północno-wschodnich stanów USA jest rzeka Hudson, mającą ogromny wpływ na kulturę amerykańską, literaturę oraz rozwój romantycznej szkoły malarstwa krajobrazowego. Popularny w tym okresie pejzażysta Thomas Cole (1801-1848) uchodzi za twórcę tzw. Hudson River School. Mało co może równać się z systemem Missisipi i Missouri, odwadniającym obszar centralnej części Ameryki Północnej na terytorium 32 stanów USA i dwóch prowincji Kanady. Jego drogi wodne liczą ponad 19,5 tys. km i umożliwiają dopłynięcie do 17 stanów, a wybudowane kanały łączą żeglowny system Missisipi (ok. 3 tys. km) z Wielkimi Jeziorami (tzw. Illinois Waterway) i Rzeką Świętego Wawrzyńca. Missisipi to nie tylko rzeka o ogromnej wartości hydroenergetycznej i nawadniającej, ale to jedyna w swoim rodzaju kraina, przyciągająca turystów z całego świata, np. do Nowego Orleanu. To także przestrzeń ogromnych przemian politycznych i obyczajowych, obrazowo przedstawianych w literaturze amerykańskiej. Niekiedy były to zdarzenia tragiczne, jak np. śmierć w 1938 r. około 4 tys. Indian Cherokee w trakcie

przymusowego marszu w trakcie wysiedlenia ich ze wschodniego brzegu rzeki na zachód. Powieści Marka Twaina (1835-1910), zwłaszcza przygody „Przygody Tomka Sawyera” (1876 r.), kontynuowane następnie w „Przygodach Huckleberry Finna” (1884 r.) oraz „Życie na Missisipi”, książka opisująca codzienność na rzeczonym parowcu, na którym kiedyś pracował autor, zyskały popularność na całym świecie. W przypadku dwóch pierwszych tytułów, uważanych za wielkie powieści amerykańskie, przyczyniły się do tego także różne adaptacje filmowe; pierwsze powstały jeszcze w czasach filmu niemego (1907 r.). Malarz George Caleb Bingham (1811-1879) zyskał uznanie głównie dzięki obrazom ukazującym życie toczące się na Missisipi, a uroki jesieni nad rzeką Missisipi sławi wiersz „A Missisipi Autumn” Howarda Phillipsa Lovecrafta (1890-1937). W scenerii lat 80 XIX wieku w dolinie Missouri toczy się akcja antywesternu „Przełomy Missouri” (1976 r.) w reżyserii Arthura Penn’ego z Marlonem Brando i Jackiem Nicholsonem w rolach głównych.

Nic jednak tak nie przyczyniło się do rozwoju kultury amerykańskiej – zwłaszcza muzycznej, ale nie tylko – jak narodziny nad Missisipi w Nowym Orleanie około 1905 r. oryginalnej muzyki, początkowo nazywanej ragtime (prawdopodobnie wywiedziona ze stylu gry na banjo) lub *playing hot*, a następnie jazzem. Pierwszy styl to oczywiście New Orleans Jazz; bardzo szybko muzyka ta przeniknęła na cały kontynent i do Europy. Jazz powstał jako połączenie muzyki zachodnioafrykańskiej i europejsko-amerykańskiej, a zwłaszcza różnorodnych nowych stylów i gatunków muzycznych XIX wieku [white spirituals (religious ballads, folk-hymns, revival spirituals) i negro spirituals, (ring-shout, song-sermons, jubilee, spiritual mellows, gospel songs)], które razem z plantation songs weszły w skład kultury i czarnych i białych amerykańskiego Południa. Do tego dołączył „płynący jak woda” blues, którego tak muzyczne, jak i literackie kanony charakteryzowały się nie tylko prostotą, ale także bezkompromisowym przedstawieniem rzeczywistości społecznej. Muzyczne zespoły kreolskie, złożone początkowo z blaszanych instrumentów dętych, przejęły wiele francuskich tradycji muzycznych. Z Nowego Orleanu pochodził jeden z najbardziej rozpoznawalnych muzyków tego gatunku, który upowszechnił jazz na całym świecie - wokalista i trębacz Louis Armstrong „Satchmo” (1901-1971). Około 1900 r. nad Missisipi rozróżniano zespoły działające w eleganckich klubach i restauracjach (grały francuskie kadryle, walce, ragtime'y, sentymentalne ballady), złożone z instrumentów dętych blaszanych, klarnetów i bębnów zespoły uliczne (wykonywały marsze, hymny, popularne piosenki i stare pieśni) oraz zespoły występujące w domach uciech wszelakich. W tych ostatnich miejscach, niezwykle zasłużonych, jak się okazuje, także dla rozwoju muzyki, wykonywano najczęściej bluesa, towarzyszącego zmysłowemu tańcowi *slow drag*. Klasyczny nowoorleański zespół taneczny z lat 1900-1915, składał się z reguły ze skrzypiec, kornetu, klarnetu, puzonu, kontrabasu i gitary. Towarzyszył on piknikom, pogrzebom i imprezom sportowym, dawał także koncerty. Zespoły takie nie znały pisanych aranżacji, grały z pamięci i ze słuchu, powtarzając melodię tematu. Nie mogło być inaczej, bowiem muzycy przeważnie nie znali nut. Temat kształtowany był najczęściej, zwłaszcza w początkowych latach powstawania nowego stylu muzycznego, przez stosunki społeczne panujące na terenach nadrzecznych.

Umiejętnie prowadzona gospodarka wodna ma podstawowe znaczenie dla życia społecznego i gospodarczego każdego państwa. Obejmuje ona różnego rodzaju działania z zakresu planowania, dostarczania wody i zarządzania jej zużyciem. Podstawowe znaczenie mają dla niej rzeki, pełniące różne funkcje, m.in. transportowe (wodne przewozy śródlądowe towarów i pasażerów), sportowo-rekreacyjne i turystyczne (wykorzystanie rzeki jako miejsca do spędzania wolnego czasu i aktywnego wypoczynku). Gospodarka wodna obejmuje dlatego także budowę, modernizację i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych. Umożliwiają one transport towarów lub pasażerów jednostkami pływającymi, odbywający się w całości lub częściowo po śródlądowych żeglownych drogach wodnych, obejmujących rzeki i jeziora żeglowne oraz sztuczne drogi wodne (kanały, zbiorniki, skanalizowane fragmenty rzek).

Drogi śródlądowe podlegają klasyfikacji w oparciu o przyjęte wskaźniki. Dzięki niej możliwa jest ich ocena pod względem przydatności dla żeglugi, np. określenie jakie jednostki mogą poruszać się daną drogą. Możliwość żeglugi wynika z naturalnych cech rzek i jezior oraz z przystosowania poprzez zabudowę hydrotechniczną (regulacja i kanalizacja). Celem regulacji, czyli zabudowy z zachowaniem swobodnego przepływu wód, jest m.in. osiągnięcie głębokości o wartości umożliwiającej żeglugę i regularne ukształtowanie szlaku żeglownego. Można to osiągnąć dzięki wprowadzeniu do koryta rzeki budowli regulacyjnych. Należą do nich np. ostrogi, opaski i tamy, których zasady projektowania określone zostały na początku XIX wieku. Kanalizacja polega na przekształcaniu rzeki w drogę wodną o wymaganej głębokości tranzytowej, zmniejszonym spadku wody i jej prędkości, poprawianiu parametrów szlaku (jego szerokości i łuków zakrętów) oraz adaptacji jego przekroju do wymiarów taboru i jego oznakowanie w celu zminimalizowania niebezpieczeństw zagrażających żegludze. Efektem ciągłej zabudowy regulacyjnej jest szlak żeglowny o większej głębokości i mniej krętej linii nurtu, co skraca potencjalną drogę ruchu jednostek pływających. Najlepsze wyniki regulacji osiąga się w dolnych i środkowych odcinkach rzek, ponieważ charakteryzują się one niewielkim spadkiem i małą prędkością przepływu wody.

Transport śródlądowy był przez lata w Polsce zaniedbywany, co znacznie pogorszyło warunki żeglugowe na rzekach. Obecnie przeważają przewozy na trasach krótkich i lokalnych. Długość dróg wodnych Polski wynosi 3654 km (dane Głównego Urzędu Statystycznego, stan na dzień 31.12.2017 r.). Natomiast długość szlaków dostosowanych do transportu towarów jest nieco mniejsza i wynosi 3115 km (85% wszystkich dróg wodnych). W praktyce jednak tylko 1829 km szlaków wodnych jest użytkowanych. Na długości 433 km tych dróg wodnych uprawiana jest turystyka i transport pasażerski, a lokalnie spław drewna. W sumie daje to 2262 km dróg wodnych będących obecnie w użytku. Śródlądowy transport wodny dysponuje 117 statkami pasażerskimi z ponad 10,3 tys. miejsc pasażerskich. Przewozy pasażerskie są jednak niewielkie i wynoszą zaledwie 0,2% (1262 tys. pasażerów) wszystkich przewozów w kraju. Na niektórych zachowanych dotąd dawnych drogach wodnych, wybudowanych dla celów transportu towarowego, obecnie rozwija się głównie turystyczna żegluga pasażerska (np. Kanały Augustowski i Elbląski).

Polska należy do krajów o umiarkowanych zasobach wodnych. Charakteryzuje się także stosunkowo niskim poziomem przekształcenia rzek. Śródlądowe drogi wodne nie tworzą dlatego spójnej sieci oraz – poza Odrzańską Drogą Wodną – mają niskie klasy żeglowności. Turystyka wodna dobrze wpisuje się w śródlądowe szlaki transportowe. Każda żeglugowa droga wodna to jednocześnie szlak turystyki wodnej dostępny dla jachtów i kajaków. Szlak wodny wykorzystywany dla celów transportowych ma bowiem określone parametry głębokości i wysokości przęseł mostów, ale wymaga stałego utrzymania sprawności technicznej oraz żeglugowej. Dlatego taki szlak żeglugowy z powodzeniem może być wykorzystywany dla potrzeb turystyki wodnej, o ile wyposażony jest w sieć nabrzeży turystycznych i marin.

Szlaki turystyki wodnej w Polsce liczą ok. 11,6 tys. km, z tego 14% stanowią szlaki o wybitnym znaczeniu. Blisko 34% szlaków turystycznych dostępnych jest dla wszystkich rodzajów jednostek (jachtów żaglowych, motorowych i kajaków), pozostałe - tylko dla kajaków. Śródlądowe szlaki żeglugi pasażerskiej w Polsce wiążą się z większymi rzekami, takimi jak Wisła, Odra, Warta, Noteć, Bug, Narew, z Kanałami Augustowskim i Elbląskim oraz Wielkimi Jeziorami Mazurskimi. Stosunkowo duże znaczenie mają Żegluga Mazurska (rejsy po Wielkich Jeziorach Mazurskich i statki hotelowe), Ostródzko-Elbląska (rejsy na zamówienie, Szlak Drwęcy, Szlak Wikingów, Szlak Szeląga, Szlak Kanału Elbląskiego, w tym oferta Statkiem po Trawie, Jezioro Drwęskie) oraz Augustowska (Studzieniczna, Dolina Rospudy, Jezioro Studzieniczne). Kanał Augustowski włączony został w Europejski

Szlak Tematyczny Transportu i Komunikacji, będący częścią Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego.

Krajowa oferta rejsów po śródlądowych drogach wodnych jest obecnie wyjątkowo słaba. Do dyspozycji turystów są niezbyt liczne rejsy ograniczone na ogół do prostych wycieczek i spacerów jednostkami wyposażonymi co najwyżej w skromne bufety. Natomiast np. w Czechach turystów na Wełtawie obsługują liczne i dobrze wyposażone jednostki. Oferowane są nie tylko spacery, ale także rejsy nocne oraz obiady i kolacje na wodzie. W Budapeszcie i Bratysławie szeroka oferta obejmuje m.in. tematyczne rejsy po Dunaju, w tym folklorystyczne, kulinarne, muzyczne, taneczne. Powszechne są przejazdy wodolotem z Budapesztu do Wiednia i Bratysławy oraz wynajem barek turystycznych. Niepowtarzalną atrakcją są dzienne i nocne rejsy krajobrazowe po Tamizie, Sekwanie i kanałach Amsterdamu. Od lat popularnym sposobem zwiedzania Egiptu są rejsy po Nilu. W scenerii jednego z takich rejsów toczy się akcja powieści kryminalnej z 1937 r. „Śmierć na Nilu” autorstwa Agaty Christie (1890-1976), gdzie dochodzenie prowadzi sam Herkules Poirot. Powieść zyskała ogromną popularność na całym świecie, do czego przyczyniła się także jej ekranizacja. W filmie w reżyserii Johna Guillermina z 1978 r. pod takim samym tytułem jak powieść wystąpiło wielu znanych i sławnych aktorów (m.in. Mia Farrow, Jane Birkin, Bette Davis), a w postać Herkulesa Poirota wcielił się sir Peter Ustinov. Zarówno powieść, jak i Nil ciągle jednak fascynują twórców. Kolejny film z Davidem Suchetem w roli Herkulesa Poirota wszedł na ekrany w 2004 r.; nakręcony był na tym samym statku co film z 1978 r.; kolejna premiera nowego filmu „Śmierć na Nilu” zapowiadana jest na koniec 2019 r. Jeszcze inny wymiar poznawczy ze względu na długość trasy i zróżnicowanie drogi wodnej mają rejsy z Petersburga do Moskwy przez jeziora Ładoga, Onega i Kanał Wołżańsko-Bałtycki.

W Polsce dla celów turystycznych dla jednostek o małym zanurzeniu wykorzystywany jest: Szlak Wiślany (od Oświęcimia do Gdańska, ponad 947 km), Odrzańska Droga Wodna (od Kędzierzyna Koźła do Szczecina, ponad 644, a z Kanałem Gliwickim ponad 685 km), droga wodna Wisła – Odra (Brda, Kanał Bydgoski, Noteć, 294 km; szlak ten połączony jest z Wartą tworząc Wielką Pętlę Wielkopolską), Wielkie Jeziora Mazurskie, Kanał Elbląski, Kanał Augustowski, Pętla Żuławska, Nysa Łużycka, Bug i Narew, Kanał Żerański i Zalew Zegrzyński, rzeki górskie (w tym spływ Pienińskim Przełomem Dunajca – największa atrakcja turystyczna polskich gór) i rzeki nizinne (m.in. Wda, Brda, Drwęca, Drawa, Pilica, Obrą).

Wielkopolska to obszar z rozległą siecią rzeczną. Niepowtarzalny jest urok Warty, Prosnego, Noteci, Wełny, Kanałów Obry, Cybiny, Głuszynki, Gwdy z dopływami Piławą, Dobrzycą i Rurzycą, Płynicy, Obry, Łobżonki, czy Drawy. Najpopularniejszą formą turystyki wodnej w Wielkopolsce jest turystyka kajakowa, do której uprawiania przystosowana jest – poza jeziorami – zarówno Warta, jak i mniejsze rzeki, szczególnie w północnej części województwa. Dla turystyki kajakowej popularne są zwłaszcza Mała Pętla Wielkopolski (Warta, Kanał Mosiński, system hydrotechniczny kanałów obrzańskich), rzeka Rurzyca (Szlak im. Jana Pawła II), jeziora przemęckie (Szlak Konwaliowy), szlak kajakowy „Wokół serca Wielkopolski” w Kościanie oraz szlaki kajakowe rzekami Gwdą, Piławą, Płynicą, Dobrzycą, Obrą, Łobżonką i Drawą.

Przez Wielkopolskę przebiega odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej MDW E70 relacji Odra – Wisła. Droga rozpoczyna się w Antwerpii i przebiega przez Holandię, Niemcy, Polskę, Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej, aż do Kłajpedy na Litwie. Na obszarze Polski obejmuje rzeki: Odrę, Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Brdę, Wisłę, Nogat, Szkarpawę, Kanał Jagielloński oraz Zalew Wiślany, na obszarze 6 województw (kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego, zachodnio-pomorskiego). Szlak ten ze względu na unikatową przyrodę oraz bezpośrednie połączenie

z sąsiednimi, dobrze rozwiniętymi drogami wodnymi na terenie Niemiec i dalszych krajów Europy Zachodniej, stanowi znaczący potencjał turystyczny województwa.

Na terenie województwa wielkopolskiego fragmentem tej drogi jest rzeka Noteć, która wraz ze swoją doliną stanowi obszar swoistego krajobrazu przyrodniczego, z doskonale wkomponowanymi zabytkami historycznymi i hydrologicznymi, obszarami chronionego krajobrazu i obszarami ochrony w ramach europejskiej sieci NATURA 2000. Na Noteci tylko w obrębie województwa wielkopolskiego, znajduje się 13 stopni wodnych składających się z jazu piętrzącego wodę i śluz żeglugowych. Zabytkowe śluzy zbudowane zostały w XIX wieku jako część alternatywnego dla dróg lądowych handlowego szlaku wodnego łączącego Gdańsk z Europą Zachodnią.

Noteć stanowi również część szlaku wodnego Wielkiej Pętli Wielkopolski (WPW) o długości blisko 690 km przebiegającej przez obszar trzech województw (wielkopolskiego, lubuskiego, kujawsko-pomorskiego). Zgodnie ze „Strategią rozwoju turystyki w województwie wielkopolskim do 2020 roku” [Uchwała Wlkp. 2016]. WPW jest obecnie jedynym markowym produktem turystyki aktywnej województwa, nagrodzonym w 2015 r. Certyfikatem Polskiej Organizacji Turystycznej dla Najlepszego Produktu Turystycznego. Szlak prowadzi rzeką Wartą na odcinku Konin – Santok (338,5 km). Dalej przebiega przez odcinek Noteci (48,8 km) i poprowadzi do ujścia Drawy. Stamtąd wiedzie przez 140 km i 16 śluz, wspinających się na wododział pomiędzy Notecią i Brdą do Kanału Górnonoteckiego (25 km). Ostatni odcinek (62 km) wykorzystuje Noteć (do Gopła) i Kanał Ślesiński (do Konina).

Długa, ale niezwykle interesująca jest historia powstania WPW. Prawdopodobnie już we wczesnym średniowieczu można było wykonać pętlę na szlaku Warta-Gopło. Przez Gopło – którego powierzchnia w tym okresie była o wiele większa a poziom wód o 4 m wyższy od obecnego – można było Górną Notecią dotrzeć do Nakła i spłynąć w dół rzeką do Santoka i Warty. Istniało także połączenie z Wisłą, co potwierdziły odkryte w czasie kopania Kanału Bydgoskiego fragmenty dawnych urządzeń wodnych. Projekt połączenia Wisły z Wartą i Notecią drogami wodnymi o przebiegu zbliżonym do obecnego odnotowują już polskie źródła z XVI wieku. Niezwykle ważnym etapem budowy nowoczesnej drogi wodnej na ziemiach polskich była decyzja króla Prus Fryderyka II Wilhelma o budowie Kanału Bydgoskiego (1773-1774). Dla zapewnienia powstającej drodze wodnej odpowiedniego dopływu wód przekopano równocześnie rów między Górną Notecią a Kanałem Bydgoskim. Wykop ten dokładnie 100 lat później stał się podstawą budowy Kanału Górnonoteckiego. W latach 30. XIX wieku podjęto, po wielu wcześniejszych niepowodzeniach, skuteczną akcję budowy kanału łączącego Wartę z jeziorem Gopło. Od Morzystawia pod Koninem, prowadząc wykop doliną rzeczki Goplenicy do Jeziora Gosławskiego (odcinek ten nazwano później Kanałem Morzysławskim) i dalej przebijając się do Jeziora Ślesińskiego, otwarto żeglugę na jezioro Gopło. Edward Raczyński we „Wspomnieniach Wielkopolski” [1982] odnotował, że pierwsza barka wpłynęła na Jezioro Ślesińskie w 1837 r. W latach 1778-1882 przeprowadzono ogromne prace nad regulacją Górnej Noteci. Powstała licząca 105 km droga wodna z nowym (w miejscu dawnego „rowu”) Kanałem Górnonoteckim. Za datę otwarcia pętli wielkopolskiej, jako zbudowanej drogi wodnej, przyjmuje się 25 września 1882 r., kiedy uruchomiono żeglugę na Górnej Noteci. W końcu XIX wieku ze względu na warunki hydrologiczne najsłabsze było połączenie Gopła z Wartą. Dopiero w latach 1936-1938 podjęto prace modernizujące Kanały Morzysławski i Ślesiński; powstały nowe śluzy, których budowę dokończono dopiero w 1946 r. Połączono także Jezioro Czarne z Jeziorem Ślesińskim. Całość budowy zakończono w 1949 r., a otwarcie kanału Warta – Gopło nastąpiło rok później [Słowiński, Nadolny 2007].

We wspomnianej „Strategii rozwoju turystyki w województwie wielkopolskim do 2020 r.” zwraca się także uwagę na znaczenie WPW dla rozwoju turystyki kulturowej w kontekście

wykorzystania atrakcji kulturowych wielu miejscowości województwa wielkopolskiego położonych na trasie pętli (Ślesin, Konin, Pызdry, Śrem, Poznań, Oborniki, Wronki, Sieraków, Międzychód, Krzyż Wielkopolski, Wieleń, Orawsko, Czarnków, Ujście). Poznanie WPW to także poznanie historii rozwiązań technicznych, utrzymujących drogę wodną w stanie możliwym do jej eksploatacji. WPW to również turystyka rowerowa. Wytyczone trasy rowerowe, należące do Systemu Wielkopolskich Tras Rowerowych (np. Nadwarciański Szlak Rowerowy, Szlak Stu Jezior), biegną nie tylko w pobliżu rzek i jezior, ale również przez tereny miejscowości, parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody i parków narodowych.

WPW staje się także istotnym elementem oferty województwa kierowanej do takich segmentów zagranicznej turystyki przyjazdowej, jak np. turystów biznesowych, lub odwiedzających Wielkopolskę z motywów poznawczych (kulturowych). Szlak ten nadal wymaga jednak znaczących działań inwestycyjnych. Rozwijana jest dlatego współpraca wielu samorządów, organizacji pozarządowych i podmiotów prywatnych, mająca na celu stworzenie nowoczesnej infrastruktury służącej turystom na tej drodze wodnej (np. mariny w Ślesinie, Czerwonaku, Czarnkowie, Nowym Mieście nad Wartą, Drawsku, zmodernizowane przystanie w wielu miejscowościach). Poprawa infrastruktury technicznej szlaku jest niezbędna dla uczynienia go konkurencyjnym produktem na rynku międzynarodowym.

Zakłada się głównie realizację następujących działań związanych z WPW:

- poprawa stanu infrastruktury,
- tworzenie tzw. pakietów produktowych oraz ich włączanie w ofertę turystyki biznesowej i kulturowej,
- kontynuacja kompleksowej promocji oraz koordynowanie i integrowanie działań samorządów lokalnych, przedsiębiorców i organizacji pozarządowych na rzecz rozwoju i promocji,
- wzbogacanie oferty o znaczące, cykliczne imprezy w miejscowościach zlokalizowanych przy szlaku i w jego okolicach (wydarzenia kulturalne, rekreacyjne, sportowe).

Chociaż WPW jest obecnie bardzo promowana i staje się coraz popularniejsza, to jednak warto także przypomnieć, że pętle wodnymi drogami na ziemiach polskich w połowie XIX wieku można było przepłynąć nie tylko rzekami w centralnej i zachodniej części kraju. Także na północy i wschodzie istniały połączenia dróg wodnych, umożliwiające pokonanie wodą zamkniętego koła, np. Wielka Pętla Północna (Wisła, Bug, Narew, Biebrza, Kanał Augustowski, Niemen, Morze Bałtyckie, Wisła), Wielka Pętla Wschodnia (Wisła, Narew, Biebrza, Kanał Augustowski, Niemen, Kanał Ogińskiego, Jasoła, Kanał Muchawiecki, Bug, Wisła). Bogata i różnorodna sieć połączeń wodnych Europy tworzy drogę (można ją nazwać Wielka Pętla Europejska), którą teoretycznie można pokonać po linii zamkniętego koła. Problemem są jednak znaczne różnice w wyposażeniu dróg wodnych na zachodzie i wschodzie Europy, niektóre granice przecinające nasz kontynent, a także stan niektórych rzek i kanałów na wschodzie (np. odcinki Kanału Augustowskiego na Białorusi, częściowo tylko wyremontowane na początku XXI wieku).

Rozwinięta sieć hydrograficzna Polski tworzy doskonale warunki dla rozwoju śródlądowej żeglugi i turystyki wodnej. Największą przeszkodą jest postępująca wciąż degradacja szlaków żeglugowych. Jeszcze pół wieku temu spełniały one warunki stawiane żegludze pasażerskiej. Obecnie zarówno Wisła, jak i Odra, jedynie fragmentarycznie mają warunki odpowiednie dla żeglugi, zapewniając III lub IV i V klasę międzynarodowej drogi wodnej. Zaległości w utrzymywaniu i rozbudowie śródlądowych dróg wodnych, a także rozproszenie kompetencji powodują jednak, że Polska nie ma zwartego systemu transportu wodnego. Nie jest wykorzystana szansa nie tylko dla rozwoju żeglugi towarowej, ale także dla żeglugi



turystycznej (pasażerskiej), mimo istniejących dogodnych połączeń pomiędzy krajowymi, a także międzynarodowymi drogami wodnymi. Możliwy jest rozwój wielu produktów turystycznych wykorzystujących szlaki wodne w całym kraju. Jednym z przykładów może być pomysł Szlaku Wodnego Króla Batorego z Warszawy poprzez Kanał Żerański, Zalew Zegrzyński, Narew, Biebrzę, Kanał Augustowski i Niemen. Ich realizacja wymaga jednak konsekwencji w postępowaniu, daleko wykraczającym poza polityczne deklaracje, czy tylko ogólne strategie. Obecnie na Kanale Żerańskim, a także po Wiśle odbywają się rejsy statkiem wycieczkowym wyposażonym, w dobrą restaurację, należącym do prywatnego armatora.

Turystyka wodna, umożliwiając dokładne poznanie zasobów kulturowych dolin rzek, nie jest samodzielnym zjawiskiem lecz ściśle wiąże się z innymi działaniami organizacyjnymi i technicznymi, szczególnie z żeglugą prowadzoną w celach komunikacji między miejscowościami lub rejsów spacerowych. W Poznaniu przez dziesięciolecia regularne rejsy statkami spacerowymi (także bocznokołowcami) dostarczały mieszkańcom miasta niezwykłych wrażeń. Do końca lat 20. XX wieku po Warcie pływało jednocześnie kilka statków wycieczkowych, należących do różnych konkurencyjnych ze sobą armatorów. Od lat 60. XX wieku przejażdżki do Puszczykowa lub Rogalina straciły na atrakcyjności i rejsy powoli ulegały likwidacji. W latach międzywojennych żegluga prowadzona na Wiśle z wykorzystaniem parowych bocznokołowców stanowiła dla ludności zamieszkującej dolinę główną linię komunikacyjną pomiędzy Krakowem a Warszawą i Warszawą a Gdańskiem. Na przełomie lat 40. i 50. XX wieku mieszkańcy okolic Kazimierza najchętniej podróżowali do Warszawy parostatkami. Jeszcze na przełomie lat 50. i 60. XX wieku latem można było płynąć z Puław lub Kazimierza regularnym rejsiem do Sandomierza. W latach 60. XX wieku ogromną popularnością wśród mieszkańców Warszawy cieszyły się wycieczki statkiem do Młocin, upamiętnione przez Jarekę Junoszę Stępowskiego w niezwykle popularnej piosence „Statek do Młocin”. Sam rejs była to „... wielka atrakcja dla dorosłych i dla dzieci ...”, a dodatkowo „... czasem od wielkiego święta się zdarza, że na brzegu dmie orkiestra dęta...”. Była to jakby swoista promocja świątecznego wypoczynku nad Wisłą, bowiem „... na letnie dni po prostu nie ma jak Młociny. To życia urok, to życia sens...”. Na rejs statkiem płynącym z Warszawy do Płocka przenosi nas niezapomniany film „Rejs” z 1970 r. w reżyserii Marka Piwowskiego, z niezapomnianym duetem aktorskim: Zdzisław Maklakiewicz i Jan Himilbach. Nie jest to film krajoznawczy, tylko kabaretowa farsa polityczna z nurtu polskiej „nowej zmiany”, swoista metafora rzeczywistości i czasów, w których film powstał. W scenerii statku i płynącej w tle Wisły komizm sytuacji, w jakiej znajdują się pasażerowie statku, przekazuje to, co było tragiczne w ówczesnej rzeczywistości. Wbrew temu co wypisują współcześni krytycy, film nie stracił nic na swojej aktualności. Stał się nawet jeszcze bardziej aktualny, niż był pół wieku temu. Obecnie występuje jedynie szczątkowa żegluga wycieczkowa, a nie pasażerska. Większość jednostek złomowano, a niektóre przez pewien czas pełniły rolę przybrzeżnych barów, kawiarni lub hoteli turystycznych o niskim standardzie. Żeglugę pasażerską na Wiśle zniszczył zwłaszcza rozwój komunikacji autobusowej. Zjawisko to jest znane także z wielu innych krajów i to w znacznie większej skali. Przykładowo ogromną pod względem liczby jednostek oraz ilości przewożonych towarów i pasażerów żeglugę na Missisipi zniszczył rozwój komunikacji kolejowej. Przez ponad 150 lat parostatki płynęły po Missisipi przez 10 stanów; w końcu XIX wieku było ich około 10 tys.! Obecnie w niektórych miejscowościach prowadzone są krótkie, ale niezwykle atrakcyjne, rejsy wycieczkowe. Chociaż czasy świetności boczo- i tyłokołowców na Missisipi bezpowrotnie już minęły, to jednak kilkugodzinne rejsy po tej rzece w okolicach Nowego Orleanu, poszerzone o zwiedzanie zabytków Dzielnicy Francuskiej, koncerty jazzowe, brunch, lunch, a może i kreolską kolację w czasie rejsu księżycowego, statkiem stylizowanym na tyłokołowiec, nawiązujący do dawnych olbrzymów pływających po Missisipi, są niezwykle atrakcją dla współczesnego turysty. Jednak nie jest to już miejsce

otoczone legendą dawnej Ameryki, gdzie na statku w towarzystwie pięknych Kreolek wygrywano i przegrywano fortuny, strumieniami lał się bourbon, rum, francuskie wina i szampan, tańczono, a niekiedy i strzelano. Obecnie nad wodą unosi się co najwyżej duch tych dawnych miejsc i czasów, wyidealizowany przez film i literaturę, przenoszący turystów w świat wyobraźni przełomu XIX i XX wieku. I jest to całkiem możliwe, bowiem Nowy Orlean i delta rzeki Missisipi to najbardziej „nawiedzone” miejsca w USA, a wywodząca się z wierzeń plemion zachodnioafrykańskich magia *voodoo* stała się nie tylko częścią lokalnego folkloru, jego nieodłącznym elementem, ale dla wielu mieszkańców istotą ich życia. Duchy są wszędzie, a więc i nad rzeką, na statkach, w hotelach i restauracjach.

Od kilku lat idea rozwoju turystyki wodnej rozwija się, niekiedy dość spontanicznie, w wielu regionach Polski. Wynika to z inicjatyw władz regionalnych, lokalnych i organizacji społecznych, których ograniczone możliwości najczęściej dotyczą koncepcji rozwoju szlaków, budowy nabrzeży i przystani turystycznych oraz marin (często z wykorzystaniem środków unijnych), ewentualnie zakupu nielicznych jednostek pływających. Właściwe utrzymanie zabudowy hydrotechnicznej szlaków żeglugowych oraz poprawa ich parametrów eksploatacyjnych przynosi wymierne korzyści nie tylko turystyce wodnej, ale wszystkim użytkownikom dróg wodnych. Wymienić można zwłaszcza korzyści:

- społeczne, polegające na wzroście zatrudnienia i przychodów ludności oraz przychodów właścicieli przystani i portów turystycznych, ośrodków rekreacji i sportów, firm wynajmujących jednostki pływające i sprzęt wodny, ośrodków szkolenia, producentów jednostek i stoczni budujących oraz remontujących statki turystyczne, firm świadczących usługi turystyczne i rekreacji wodnej,
- wynikające ze wzrostu atrakcyjności turystycznej miejscowości nadwodnych, jako miejsc działalności gospodarczej i społecznej oraz występowania określonego dziedzictwa kulturowego.

Wzorem innych krajów Europy Zachodniej w Polsce bardzo perspektywnym kierunkiem rozwoju są rejsy barkami o postaci płaskodennych jachtów motorowych (barging). Szczególnie dobrze rozwinięte i popularne są one we Francji, w Niemczech i Wielkiej Brytanii. Sprzyja temu dobrze rozwinięta i utrzymana sieć wodnych dróg śródlądowych oraz stosowne uregulowania prawne. Wędrowanie dobrze wyposażonymi barkami turystycznymi może stać się stylem życia, a rozwój bargingu masowego możliwy jest poprzez rozwój czarterów. Barging czarterowy, często bardzo luksusowy, zapewnia pełnię bezpieczeństwa, komfort i atrakcje w czasie rejsu. Barka czarterowa oferuje możliwości nie tylko szeroko pojętej aktywności ruchowej, ale także krajoznawstwa i turystyki kulturowej w dolinie rzeki. Jedyne niedogodności to niedostateczna infrastruktura części polskich szlaków wodnych oraz jeszcze nie do końca zmienione uciążliwe przepisy żeglugowe. Powstają natomiast nowe mariny, a na rynku pojawiły się firmy czarterowe oraz oferty nowych konstrukcji barek turystycznych. Poza WPW dla rejsów barkami turystycznymi reklamowana jest także Pętla Żuławska, będąca także elementem MDW E70. Trasa ta łączy w sobie atrakcyjną sieć szlaków wodnych, wyposażonych w nowoczesną o europejskim standardzie infrastrukturą z fascynującą przyrodą oraz dziedzictwem kulturowym, np. jedyne w swoim rodzaju budowle gotyckie, pozostałości po Mennonitach, zabytki hydrotechniczne (zwodzone mosty, śluzy).

Planowany w Polsce rozwój śródlądowych dróg wodnych [Strategia 2016] nie jest jednak obojętny dla środowiska przyrodniczego i stanowić może także zagrożenie dla niektórych walorów kulturowych w dolinach rzek związanych m.in. z parkami krajobrazowymi. To ogromne przedsięwzięciem organizacyjne i techniczne, mogącym w przypadku pełnej realizacji spowodować w środowisku przyrodniczym i krajobrazie nieodwracalne zmiany. Przykładowo ocenia się [Wstępna Ocena 2016], że pełna realizacja działań zawartych w strategii rozwoju dróg śródlądowych w dolinie Odry doprowadziłaby do podważenia

integralności całego systemu obszarów chronionych i ochrony (17 obszarów NATURA 2000 i cztery parki krajobrazowe), zlokalizowanych wzdłuż Odry od granicy z Czechami aż do Szczecina. Większość obszarów utraciłaby podstawowy czynnik decydujący o istnieniu w ich granicach wielu siedlisk przyrodniczych ściśle uzależnionych od okresowych wylewów wód Odry, powstawania w dolinie rozlewisk i podtopień. Niektóre chronione siedliska przyrodnicze zostałyby całkowicie zlikwidowane w związku z koniecznością dostosowania przebiegu koryta rzeki do założonej klasy żeglugowej. Oddziaływania tego rodzaju dotknęłyby jednego z najcenniejszych kompleksów lasów łągowych w Europie. Także w dolinie Wisły realizacja strategii rozwoju dróg śródlądowych spowodowałaby zniszczenie integralności całego łańcucha obszarów ochrony i chronionych (10 obszarów NATURA 2000, park krajobrazowy, 10 rezerwatów przyrody) między Warszawą a Ujściem Wisły. Zupełnie zniszczony zostałby charakter rzeki na tym odcinku i wszystkie związane z nim wartości przyrodnicze związane z naturalną dynamiką rzeki. W dolinie Warty i Noteci istnieje ryzyko oddziaływania na warunki wodne całej Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, a w ten sposób na niemal wszystkie przedmioty ochrony obszarów NATURA 2000 wypełniających tę pradolinę. Podobnie budowa drogi wodnej doliną Bugu mogłaby naruszyć integralność kompleksu obszarów NATURA 2000 i parku krajobrazowego w całej dolinie. Naruszona spójność sieci NATURA 2000 w Polsce nie mogłaby zostać przywrócona w wyniku działań kompensacyjnych. Zniszczeniu uległyby zwłaszcza siedliska przyrodnicze i gatunki związanych z dolinami wielkich rzek, których nie ma czym w naszym kraju zastąpić. Prace utrzymaniowe dróg wodnych, eliminując elementy naturalnego krajobrazu rzeczno-egzonalnego, mają także znaczny wpływ na atrakcyjność rzek jako szlaków kajakowych. Za najatrakcyjniejsze do spływów kajakowych uważane są te rzeki, które mają naturalny lub wtórnie zrenaturalizowany charakter. Większość prac utrzymaniowych ten zbliżony do naturalnego charakter rzeki niekorzystnie zmienia.

Ogromne szkody z przyrodniczego punktu widzenia, ale także ochrony wielu elementów dziedzictwa kulturowego, poczyniłaby budowa wodnej drogi handlowej E40, mająca na celu ustanowienie połączenia żeglugowego między Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym (dł. ok. 2 tys. km, IV klasa). Pomysł stworzenia takiej drogi, mającej poprzez ogromny zakres prac budowlanych prowadzonych w Polsce, na Białorusi i Ukrainie ogromny wpływ na Wisłę, Bug, Pinę, Prypeć i Dniepr, a być może także na Wieprz i Tyśmienicę, nie powinien być w ogóle promowany i wdrażany z powodu negatywnego wpływu na obszary chronione, braku zgodności z obowiązującymi konwencjami międzynarodowymi oraz braku uzasadnienia ekonomicznego. Wskazuje na to wyraźnie m.in. deklaracja Koalicji Ratujmy Rzeki. Rozwój żeglugi śródlądowej winien być w naszym kraju dostosowany do charakteru naszych rzek i skupiać się na potrzebach lokalnych i być ukierunkowany głównie na żeglugę turystyczną. Powstające plany budowy w naszym kraju gigantycznych wprost systemów hydrotechnicznych na potrzeby transportu masowego nie uwzględniają występujących w Polsce braków wody, niezbędnej przecież do ich funkcjonowania oraz istniejących już i nadal rozwijanych innych systemów transportowych, odpowiadających na potrzeby współczesnych wymagań logistycznych.

Popularyzacja wszystkich tych zagadnień w społeczeństwie jest niezwykle ważna. Ciągle jednak niewystarczającą, zwłaszcza w zakresie połączenia zadań ochrony przyrody z rozwiązaniami hydrotechnicznymi (szlaki żeglugowe), a także turystycznymi. Obecnie prowadzone działania animacyjne związane z Wisłą mają przekonać mieszkańców miast, że nad Wisłą nadal warto bywać i że nie jest to przestrzeń zapomniana, czy porzucona. Wpisuje się w to wiele działań organizacyjnych, planistycznych, inwestycyjnych i politycznych. Przykładem tych ostatnich niech będzie oddanie przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej hołdu pokoleniom rodaków, którzy dzięki Wiśle i w oparciu o nią budowali tożsamość i potęgę państwa. Jego wyrazem było ustanowienie przez Sejm w 550. rocznicę pierwszego wolnego

flisu na Wiśle roku 2017 Rokiem Rzeki Wisły [Uchwała Sejmu 2016]. Przypomniano tym samym, że w wyniku postanowień II pokoju toruńskiego w 1466 r. po wojnie trzynastoletniej miasta pruskie nad Wisłą, aż do jej ujścia w Gdańsku, weszły w skład Rzeczypospolitej (Prusy Królewskie). Polska odzyskała panowanie nad całym biegiem żeglownej Wisły, a 1467 r. stał się pierwszym rokiem wolnej żeglugi wiślanej. Nowy status żeglugi potwierdził późniejszy (1496 r.) przywilej piotrkowski króla Jana Olbrachta: „... postanowiliśmy, aby żegluga na rzekach Królestwa naszego w górę i w dół z wszelkiego rodzaju towarami była wolna dla wszystkich ludzi jakiegokolwiek stanu ...”. Na obchody Roku Rzeki Wisły 2017 złożyły się liczne wydarzenia organizowane we wszystkich województwach i w wielu miastach, m.in. rekonstrukcja bitwy na Wiśle, znaczek pocztowy, tworzenie sieci Muzea Szlaku Wisły, budowa szkuty drewnianej zwodowanej w 2017 r. („Dar Mazowska”), festiwal Wisły z udziałem wiślanych jednostek pływających. Rozpoczęto tworzyć projekty, cykliczne działania oraz produkty turystyczne, kulturalne i społeczne o charakterze lokalnym i w skali ogólnokrajowej. To zadania ważne i interesujące, jednak w skali kraju nadal niewystarczające.

### Wykorzystane źródła:

- Raszka B., 2003, *Poznański Przełom Warty w planowaniu systemów ekologicznych*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Słowiński M., Nadolny G., 2007, *Wielka Pętla Wielkopolski. Warta – Noteć – Gopło – Warta. Przewodnik nie tylko dla wodniaków*, Satchwell, Warszawa
- Strategia 2016 – *Strategia Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2016; Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030” (M.P. poz. 711)
- Uchwała Sejmu 2016 - *Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 czerwca 2016 r. w sprawie ustanowienia roku 2017 Rokiem Rzeki Wisły* (M.P. poz. 627)
- Uchwała Wlkp. 2016 - *Uchwała nr XVIII/481/16 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z 25 kwietnia 2016 r. w sprawie uruchomienia „Strategii rozwoju turystyki w województwie wielkopolskim do 2020 roku”*
- Warkoczewska M., 2013, *Dawny Poznań. Widoki i fotografie miasta z lat 1618-1939*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań
- Wspomnienia Wielkopolski to jest województw poznańskiego, kaliskiego i gnieźnieńskiego przez Edwarda Hr. Raczyńskiego*, 1982, Wyd. Artystyczne i Filmowe, Warszawa, 1982 (reprint wydań z lat 1842-1843)
- Wstępna Ocena 2016 - *Wstępna ocena ryzyka oddziaływania Rządowej „Strategii Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r.) na przyrodnicze obszary chronione*, Klub Przyrodników, Świebodzin, 2016 (redakcja: P. Pawlaczyk, współpraca: Ł. Ławicki, K. Świerkosz, R. Żurek)

### **Dr Piotr Kociszewski, UW, Warszawa**

Moi Przedmówcy – prof. Raszka i prof. Kasprzak dokonali bardzo interesującego wstępu – ukazującego związek wody w różnych odsłonach z szeroko rozumianym dziedzictwem kulturowym w różnych okresach historii i różnych wymiarach przestrzennych. W swojej wypowiedzi, bazując szczególnie na doświadczeniu praktycznym pilota – przewodnika – organizatora wycieczek pozwolę sobie na punktowe odwołanie do kilku najistotniejszych wątków.

Wspomniane przez Przedmówców rejsy spacerowe mają w moim odczuciu niesamowitą wartość, stając się bardzo atrakcyjnym punktem programu podczas wizyt

w miastach i regionach położonych w dolinach rzek. Owa atrakcyjność wynika z co najmniej kilku przesłanek:

- a) walorów widokowych – i zobaczenia elementów dziedzictwa albo całej panoramy miasta od strony wody, zupełnie innej niż podczas pieszego zwiedzania,
- b) znaczenia edukacyjnego – poprzez odpowiedni system nagłośnienia, pracę przewodnika – narratora istnieje możliwość przekazania kolejnych / dodatkowych informacji, uzupełniających dotychczasowe lub wyprzedzających planowane zwiedzanie np. piesze lub autokarowe,
- c) możliwości relaksu – rejs statkiem – trwający od 45 minut od godziny – pozwala na rzeczywisty odpoczynek, co w przypadku np. coraz liczniejszych grup seniorów stanowi istotną wartość takowej wycieczki.

Niestety w praktyce istnieje bardzo duże zagrożenie niestabilności rejsów, właśnie ze względu na kwestie nieuregulowania i zmienności poziomu rzek. Niejednokrotnie z grupami byłem świadkiem zawirowań i odpowiednio – albo za wysokiego albo za niskiego poziomu wody np. w Kazimierzu lub w Sandomierzu, który paraliżował ruch turystyczny w tym zakresie, wymuszał skracanie czasu rejsów (przez to reorganizację całego programu dnia) lub ograniczenia liczbowe (mniejsze statki wymagające mniejszego zanurzenia zamiast większych jednostek).

Dostrzegam również, podobnie jak Przedmówcy potencjał rozwoju w zakresie samej oferty rejsów – tj. większej rozbudowy np. zaplecza gastronomicznego lub form narracji podczas samych rejsów. Np. w jednym z prywatnych statków na Kanale Elbląskim kapitan prowadzi osobiście narrację „na żywo” wyjaśniając wiele wątków technicznych i ciekawostek związanych z samym Kanałem, ale też w jednej z części pokładu znajduje się duży telewizor „full HD”, na którym osoby pozostające wewnątrz mogą oglądać wysokiej jakości obraz z kamery na zewnątrz. W tym kontekście warto także zauważyć ewolucję w zakresie rozwiązań technicznych. Obserwuję już przykłady miast – m.in. Wrocław, Bydgoszcz, gdzie uzupełnieniem oferty typowych statków wycieczkowych stają się piętrowe katamarany, które zabierają na pokład do ok. 16-18 osób i dzięki udoskonaleniom w formie wygodnych mebli, czasem wręcz kanap znacznie poprawiają komfort podróżujących.

Myślę, że równie ważne jest wskazanie miejsc, gdzie żegluga rzeczna funkcjonowała, a wspomnienia o niej lub wręcz istniejące elementy stanowią przykłady dziedzictwa kulturowego. W Warszawie kilka lat temu spłonął niestety budynek drewnianego dworca (na wodzie) dawnej żeglugi w stronę Czerwińska i Płocka. W Tomaszowie i okolicach Inowłódza nie ma niestety śladów dawnego parowozu, który niegdyś tam pływał. Może warto zastanowić się nad formą ekspozycji, rekonstrukcji takiego środka transportu, aby szerzej opowiedzieć o nich?

Doliny rzek to także wartość o charakterze podmiotowym – przez pryzmat mieszkańców w nich zamieszkujących i tworzących historyczny krajobraz kulturowy. Myślę tutaj konkretnie o np. regionie Urzeczka, rozciągającym się na południe od Warszawy, w stronę Góry Kalwarii i Czerwińska czy osadnikach olenderskich – głównie Mennonitach, mieszkających w dolinie Wisły na Mazowszu, ale i na jej dolnym odcinku. Dość złożona pozostaje sprawa ocalenia dziedzictwa pozostałego np. po Mennonitach. Organizacja na wiosnę wycieczki dla grupy z Warszawy właśnie ich śladem wywołała trudności, bowiem okazało się, że do pojedynczych pozostałych oryginalnych zabudowań z ich czasów nie ma dojazdu autokarem na skutek remontów dróg lokalnych i zmiany ich przebiegu lub znajdują się one w strefie wałów. Myślę, że istotna pozostaje tutaj też kategoria „nieoczywistego” dziedzictwa kulturowego, niejako ukrytego, nieobecnego w świadomości mieszkańców i tym bardziej zarządzających, np. na poziomie samorządów. Właściwym rozwiązaniem wydaje się

zatem próba utrwalenia tego dziedzictwa mieszkańców dolin poprzez np. działalność muzeów, gromadzących pamiątki z nimi związane. Takim miejscem stał się powstały w zeszłym roku Skansen Osadnictwa Nadwiślańskiego w Wiączeminie Polskim, który jest formalnie częścią Muzeum Mazowieckiego w Płocku. To niezwykle interesująca przestrzeń ekspozycyjna, w której m.in. prezentowane są odświeżone obiekty. Duże znaczenie ma także czynnik ludzki - przewodników, Pani Kustosz, ich chęci i zapał. To także ciekawa przestrzeń do organizacji różnego charakteru wydarzeń.

Wreszcie, w kontekście dolin rzecznych warto pomyśleć o pasjonatach widoków, świata przyrody, zainteresowanych turystyką ornitologiczną. W kontekście ich pasji i oczekiwań niesamowicie ważny jest dostęp, który w najprostszym ujęciu utożsamiałbym z m.in. tworzeniem punktów widokowych, wież, ścieżek przyrodniczych, czasem także przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej, np. wałów. Dużą niewiadomą w nawiązaniu do przedstawionych punktów pozostają zagrożenia i związane z nimi różne kategorie ryzyka. Szczególnie poważnym wydaje się zagrożenie powodziowe, które w ostatnich latach m.in. dotyczyło doliny Wisły w okolicach Płocka i na skutek zniszczeń ucierpiały interesujące, a przede wszystkim cenne obiekty, np. drewniany kościół w Troszynie Polskim. Nie czuję się na siłach zabierać głosu w kwestiach technicznych, dotyczących m.in. budowli hydrotechnicznych, ale może warto wrócić do kompleksowej dyskusji jeszcze z lat minionych o całym systemie zabezpieczeń przed m.in. właśnie sytuacją powodziową, a nie tylko wdrażaniu doraźnych rozwiązań. Na koniec – jak często – w naszych dyskusjach pojawia się znaczenie czynnika ludzkiego. Potrzebna jest tutaj konstruktywna synergia, zarówno pasjonatów – zarażających pasją do rzek, ich eksploracji i postrzegania dolin i elementów w nich w kategoriach dziedzictwa, jak i zarządzających – na poziomie władz regionalnych i lokalnych czy podmiotów zaangażowanych w rozwój turystyki.

***dr hab. Armin Mikos v. Rohrscheidt prof. GSW, Poznań/ Gniezno***

Nie będąc przyrodnikiem ani geografem pozostawię fachowe opinie w tych kwestiach kompetentnym specjalistom odnośnych dziedzin, którzy już się wypowiedzieli i skoncentruję się na kulturowym (czy też użytkowym - kulturowo-turystycznym) kontekście przedstawionego problemu. Zacznę może od bardziej nawet aktualnego - bo już realizowanego – przypadku forsowanego przez polski rząd projektu drogi wodnej, który świetnie ilustruje bezmyślne i karygodne (bo ani nie liczące się z realiami gospodarczymi, ani nie obejmujące kompleksowego policzenia strat i zysków, zwłaszcza dla środowiska) podejście do takich inwestycji finansowanych z publicznych pieniędzy. Chodzi oczywiście o przekop Mierzei Wiślanej. To przedsięwzięcie i sposób jego realizacji wydaje się znakomicie ilustrować podejście tej władzy do infrastrukturalnych inwestycji, odbija jej ignorancję i stosunek do lokalnych interesariuszy, także turystyki (np. w Krynicy Morskiej). Już sam taki obraz powinien czynić każdego podejrzliwym na śpiew rządowych syren obiecujących korzyści dla gospodarki, turystyki czy dla kogokolwiek innego. A teraz do rzeczy, czyli przedmiotowej inwestycji wielkiej (w istocie) regulacji, a właściwie kanalizacji polskich rzek i budowy nowych kanałów [Uchwała RM Założenia 2016, s. 7-11]. Odnosząc się do zawartego w pytaniu stwierdzenia jego autora na temat atrakcyjności turystycznej alternatywnego sposobu przemieszczania się, potwierdzę je: faktycznie, podróżowanie m.in. drogą wodną jest przez wielu turystów uznawane za dodatkową atrakcję turystyczną, co znalazło odbicie m.in. w proponowanych metodach waloryzacji obszarowego potencjału

turystyki kulturowej mikroregionów [Mikos v. Rohrscheidt 2010a, s. 464] i szlaków kulturowych [Mikos v. Rohrscheidt 2010b, s. 153, 157].

Jednak należy w tym kontekście poczynić istotne zastrzeżenie: samo przemieszczanie się po wodzie, nawet jeśli towarzyszą mu względnie atrakcyjne krajobrazy, może być dalece nieatrakcyjne dla znacznej grupy turystów, jeżeli trwa zbyt długo. Miałem możliwość to stwierdzić na podstawie zebranych ocen eksperckich podczas badania potencjału turystycznego Kanału Elbląskiego [Mikos v. Rohrscheidt 2016], cieką wody nie w całym przebiegu płynącej, ale bezsprzecznie intensywnie eksploatowanego turystycznie. Skutkiem tego jest m.in. fakt, że główny operator tych rejsów, Żegluga Ostródzko-Elbląska, nie oferuje pełnych, to jest 11-godzinnych rejsów wzdłuż głównej osi Kanału, z Ostródy do Elbląga, a tylko znacznie krótsze rejsy cząstkowe (Elbląg-Buczyniec, Ostróda-Miłomłyn, parę innych i rejs po samym odcinku z pochylniami [ŻOE 2019 www]). Kluczowym działaniem służącym zmianie tej sytuacji mogłaby być atrakcyjna i zróżnicowana dokonywana z pokładu interpretacja krajobrazu naturalnego i komponentów krajobrazu kulturowego, w tym (co oczywiste przy tym kanale) unikatowych rozwiązań hydrotechnicznych, ale także propozycja zapoznania się z dziedzictwem kulinarnym (w tym potrawami z ryb jezior wchodzących w skład systemu) oraz bogatej przeszłości tej ziemi i jej mieszkańców – to ostatnie raczej w ramach przerw w rejsie. Wreszcie propozycją wyartykułowaną w koncepcji stworzenia szlaku kulturowego KE zawartej we wspomnianym dokumencie było wprowadzenie elementów rozrywki, m.in. rejsów muzycznych. Przykład Kanału Elbląskiego, jednego z niewielu miejsc w Polsce, gdzie dłuższe, bo kilkugodzinne rejsy, już funkcjonują, powinien inspirować, ale i ostrzegać przed zbyt fantastycznymi oczekiwaniami. Otóż naturalne drogi wodne naszego kraju przy żadnych zabiegach nie będą się równały z atrakcyjnością Renu czy Loary, wspomnianych przez moich przedmówców. Tam bowiem - niezależnie od głębszej wody umożliwiającej rejsy statków wycieczkowych większych i na długich odcinkach [CroisiEurope 2019 www] - wzdłuż ich tras występuje dobrze zachowany i pielęgnowany, bogaty i zróżnicowany krajobraz kulturowy, w tym piękne, zwrócone ku rzekom miasta, malowniczo położone winnice oraz znane zamki, które - prócz wspaniałej architektury – oferują narracje narodowej historii oraz dobrze zagospodarowane turystycznie i zaopatrzone w spójną interpretację zasoby lokalnego dziedzictwa. Nie może też żadna z naszych dużych rzek (nawet wielowiekowa „autostrada transportu”, jaką była Wisła) co do potencjału swojego dziedzictwa równać się z (wystarczająco poza tym głębokimi) Nilem i Missisipi. Ten pierwszy bowiem w istocie stworzył najstarszą cywilizację i jest do dziś osią jej wielkiej kulturowej narracji (bo prawie wszystko, co stworzyła, nad nim leży, tu się zachowało i jest na wyciągnięcie ręki lub na krótki przystanek). Ta druga zaś – co pięknie, wręcz porywająco opisują moi przedmówcy – stała się kultową przestrzenią, która magicznie przyciągnęła ku sobie zarówno legendarnych bohaterów, jak i *creme de la creme* twórców młodej lecz dynamicznej i wielowątkowej narodowej kultury. To odbija się w różnorodności ofert turystyki po rzece, dla których sam statek jako (atrakcyjny) środek podróży jest jakby tylko fragmentem wyjściowej przestrzeni, a istotę stanowią tematyczne programy nawiązującego do tego dziedzictwa, eksploatowanego i interpretowanego tak na pokładzie, jak i na przystankach [American CL 2019 www]. Natomiast nowe sztuczne drogi wodne, nie związane z żadnym spójnym zbiorem świadectw dziedzictwa przyrodniczego ani kulturowego (w tym nawet technicznego) i nie posiadające żadnej kulturowej narracji, mogą posłużyć co najwyżej jako drogi przemieszczeń wodnych turystów aktywnych (przy czym kajakarze radzą sobie i bez nich), ale nie przedstawiają potencjalnie znaczącej wartości z punktu widzenia turystyki kulturowej.

Słusznie twierdzą profesorowie Kasprzak i Raszka, że rozwinięcie turystyki wodnej mogłoby przynieść w naszym kraju dalszy wzrost zatrudnienia. Jednak trudno o to będzie w warunkach, które aktualnie tworzą chaotyczne działania polskiego rządu. Oto z jednej

strony chce on regulować rzeki dla dobra żeglugi, a z drugiej - za pośrednictwem kolejnego centralistycznego tworu, jakim są Wody Polskie – nie tylko kontynuuje monopol centralistycznej instytucji jako zarządcy wód intensywnie użytkowanych turystycznie (co już samo z siebie nie służy rozwojowi gospodarki), ale i dodatkowo czyni ją poborcą drastycznie (kilkukrotnie) podniesionych opłat za wszelkie formy wykorzystania wody. Nie wpłynie przecież pozytywnie na rozwój marin i innych usług długoterminowego postoju łodzi na wodzie, jeśli te - licząc za metr kwadratowy – nagle kilkukrotnie wzrastają. To oczywiście odbija się na opłatach dla turystów, czyniąc ich wodny urlop niekoniecznie bardziej atrakcyjnym, ale na pewno znacznie droższym. Skłoni ich to raczej do rozważenia innej formy turystyki, ze stratą dla przedsiębiorców żyjących ze szlaków wodnych i tworzących ich infrastrukturę, a więc i dla (samo)zatrudnienia w tej dziedzinie.

Co do wzrostu atrakcyjności turystycznej dziedzictwa miejscowości położonych przy rzekach i kanałach dzięki rozwinięciu szlaków żeglugowych, to także gorąco bym sobie tego życzył. Jednak trwające długie dziesiątki lat (jak opisali to prof. Kasprzak i Raszka na przykładzie Poznania, ale widoczne przecież również w Warszawie i w wielu innych miejscach) procesy „odwracania” miast od ich rzek zrobiły swoje i proste przywrócenie żeglugi niewiele w tej materii zmieni. Wymienione miasta widziane z rzeki są po prostu nieatrakcyjne, ponieważ... z tej perspektywy niewiele jest do oglądania. Lepiej to wygląda w Krakowie, gdzie „swoje” robią Wawel i Tyniec, w wspiarskim Wrocławiu z jego przeglądającymi się w wodzie zabytkami i – w znacznej mierze dzięki historycznemu portowi oraz Westerplatte - w Gdańsku. Te jednak miasta mają swoją ofertę rejsów (krótkotrwałych, według potrzeb) jako alternatywną wersję ich zwiedzania lub jego uzupełnienie i nie potrzebują w tym celu żadnych kolejnych programów regulacji wodnej. Zmiana zaś wspomnianego stanu odwrócenia od rzeki w pozostałych kosztowałaby zapewne kolejne miliardy na inwestycje. Tych już na pewno przez bardzo długi czas nie będzie, zwłaszcza przy patologiczno-populistycznym rozdawnictwie publicznych pieniędzy w formule kiełbasy wyborczej, zadłużającym kraj na kolejne dziesięciolecia i jednocześnie wysysającym środki z samorządów zmuszanych do finansowania zaniedbywanych zobowiązań państwa (jak oświata czy służba zdrowia).

Biorąc pod uwagę te względy oraz wspomniane wyżej zastrzeżenie dotyczące atrakcyjności turystycznej wodnych przewozów śródlądowych jako takich, nie wyobrażam sobie także większej wartości dodanej ewentualnych ofert dłuższych rejsów po Odrze czy Wiśle. Ich dość monotonne krajobrazy poza miastami (bez koncentracji wybitnych budowli, jak nad Renem czy Loarą), odsunięte od rzek i niewidoczne z ich perspektywy najważniejsze materialne świadectwa dziedzictwa samych miast, a dodatkowo zniszczone przy okazji regulacji obszary chronionej przyrody nie dają żadnej gwarancji, że ewentualne propozycje takich rejsów cieszyłyby się powodzeniem. Ponadto możliwe do osiągnięcia głębokości szlaków wodnych nie wystarczą dla większych jednostek, na których (niezależnie od walorów zewnętrznych) można by zaoferować propozycje rozrywki wymagającej większej przestrzeni. Wisła i Odra to – niestety – nie Wołga, Nil, Missisipi, ani nawet Dunaj - i snujący takie plany powinni przyjąć to do wiadomości.

Dlatego sądzę, że będący przedmiotem pytania przygotowywany rządowy program rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, turystyce kulturowej przyniesie niewiele dobrego. Po pierwsze bowiem, sam z siebie nie stworzy ani nie „otworzy” dodatkowych walorów z jej punktu widzenia (miejsc dziedzictwa, krajobrazów kulturowych, spójnych narracji). Po drugie, bo powstałe przy okazji jego realizacji elementy infrastruktury i ewentualne oferty połączeń, nie posiadając tego merytorycznego komponentu będą zbyt mało atrakcyjne, aby stanowić jakiś silniejszy impuls dla tej formy turystyki wzdłuż szlaków wodnych. Dodatkowo należy pamiętać, że zniszczenie krajobrazu naturalnego (którego dominantą są rzeki) i ekosystemu, który one tworzą zubaża także atuty turystyki kulturowej



(nie mówiąc już o jej kulturowo-przyrodniczej odmianie) oraz turystyki aktywnej, przykładowo odbiera gros atutów krajobrazowych licznym szlakiem rowerowym. Znacznie większe szanse mają w mojej opinii historyczne sztuczne szlaki wodne będące same z siebie atrakcjami (dziedzictwa zarządzania wodą, gospodarką, własnych krajobrazów utworzonych w wyniku ich budowy oraz zrastania się tych systemów z życiem miejscowych społeczności), a także prawie gotowymi linearnymi systemami eksploatacji turystyczno-kulturowej. Są to przede wszystkim nasze dwa najważniejsze turystycznie kanały: Augustowski i Elbląski (notabene obydwa mające status Pomnika Historii) i pewnie parę jeszcze innych, o mniejszym znaczeniu lub krótszych, jak Kanał Bydgoski. Można również poważnie rozważać wprowadzenie rejsów na krótkich odcinkach między miejscowościami położonymi na tym samym szlaku kulturowym. Chodzi o odcinki nie wymagające ich regulacji, na których mogą pływać niewielkie jednostki białej floty lub – jeśli to niemożliwe – wykorzystywane są tradycyjne techniki transportu wodnego, bo te właśnie są związane z ewentualnym dziedzictwem ludzkiej gospodarki na rzece w takiej, a nie innej strukturze. Wprowadzenie żeglugi turystycznej jako atrakcji turystyki kulturowej może także być też realizowane w systemach większych jezior. Tam niedługi rejs statkiem z jedną lub paroma atrakcjami krajobrazowymi (i ewentualną możliwością zwiedzania któregoś z obiektów szlaku) byłby owym wspomnianym przeze mnie na początku alternatywnym sposobem przemieszczania. Został on przykładowo zaproponowany na Jeziorach Mazurskich dla tamtejszego Szlaku Fortyfikacji w ramach koncepcji jego przebudowy [zob. Mikos v. Rohrscheidt 2018]. Do tego jednak nie potrzeba żadnego rządowego programu wodnego transportu, a raczej spójne koncepcje rozwinięcia istniejącej już turystycznej funkcji tych dróg wodnych (bo innej dziś właściwie nie mają) i jej wykorzystania w ramach produktów turystycznych – pakietów lokalnych, tematycznych, gotowych stacji interpretacyjnych w kolejnych miejscach i miejscowościach i oferty regularnych wycieczek. We współpracy z zarządcami wód i przedsiębiorcami żeglugi powinny się tym zająć partycypacyjne (czyli składające się z lokalnych interesariuszy i oddolnie zarządzane) organizacje turystyczne, m.in. właśnie szlaków lub lokalne, które to wszystko połączą przez marketing: głównie informację turystyczną, promocję przez sprawną dystrybucję usług oraz złożonych produktów. W ten sposób (i wzbogacając same programy rejsów oraz wycieczek lądowych wzdłuż tych szlaków o rozmaite elementy interpretacji i inteligentnej rozrywki) można szlaki wodne i dziedzictwo obszarów, dla których powstały uczynić atrakcyjnym i ważnym (choć nie będzie on nigdy najważniejszy) komponentem polskiej oferty turystyki kulturowej. Wracając więc do pytania: ponieważ szkody, które może poczynić przedmiotowy program rozwoju śródlądowych dróg wodnych (a właściwie regulacji rzek) najbardziej dotyczą środowiska naturalnego, to głównie jego badacze i specjaliści powinni wypracowywać stanowiska wobec niego i uzasadniać ewentualne działania blokujące jego realizację. Sekundować im mogą specjaliści od transportu i gospodarki, wskazujący mankamenty i przekłamania hurraoptymistycznych kalkulacji rzekomych zysków w kontekście rzeczywistych potrzeb transportowych. My, przedstawiciele turystyki kulturowej, która w tej problematyce (ze względu na wyżej opisany, ograniczony potencjał) odgrywa drugorzędną rolę, powinniśmy wspomagać ich raczej dostarczając opinii zbijających potencjalne argumenty zwolenników tego kolejnego farańskiego projektu. To pomoże zminimalizować ryzyko wykształcenia się rzekomo „turystycznego” lobby wspierającego go na skutek niedoinformowania i braku rozeznania w rzeczywistych możliwościach i perspektywach, które jakoby miał stwarzać.

**Wykorzystane źródła:**

American CL 2019 [www.americancruiselines.com/cruises/mississippi-river-cruises](http://www.americancruiselines.com/cruises/mississippi-river-cruises) – aktualna oferta rejsów tematycznych po Missisipi na witrynie operatora linii rzecznych American Cruise Lines - [www.americancruiselines.com/cruises/mississippi-river-cruises](http://www.americancruiselines.com/cruises/mississippi-river-cruises)

CroisiEurope 2019 www - witryna operatora rejsów turystycznych po rzekach Europy z ofertą dla Loary - [www.croisieuropevercruises.com/destination/loire-cruises-france](http://www.croisieuropevercruises.com/destination/loire-cruises-france)  
Mikos v. Rohrscheidt 2010a, *Turystyka kulturowa. Fenomen, potencjał, perspektywy*, KulTour.pl, Poznań  
Mikos v. Rohrscheidt 2010b, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, Proksenia, Kraków  
Mikos v. Rohrscheidt A., 2016, *Raport z badania potencjału turystyczno-kulturowego Szlaku Kanalu Elbląskiego*, „*Turystyka Kulturowa*” nr 4, s. 146-209  
Mikos v. Rohrscheidt A., 2018, Mikos v. Rohrscheidt A., 2018, *Raport dotyczący Szlaku Fortyfikacji Mazurskich*, „*Turystyka Kulturowa*” nr 1, s. 148-273  
Uchwała RM Założenia 2016 - *Uchwała RM z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”*, „*Monitor Polski*” z 22 lipca 2016 r, poz 711  
ŻOE 2019 www – witryna Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, głównego operatora rejsów po Kanale Elbląskim ze szczegółową ofertą na obecny sezon - [www.zegluga.com.pl/pl](http://www.zegluga.com.pl/pl)

### **dr Marcin Gorączko, UTP Bydgoszcz**

W naszej dyskusji pojawiło się szereg interesujących i cennych wątków, stwierdzeń i spostrzeżeń, które dotyczą koegzystencji zasobów turystyczno-kulturowych z infrastrukturą techniczną dróg wodnych. Jak wspomniałem na początku, głos ekspertów, którym bliskie jest dziedzictwo kulturowe i jego turystyczne wykorzystanie w wymianie poglądów na temat dróg wodnych i żeglugi śródlądowej pojawia się rzadko, a zdarza się, że jest nieobecny w ogóle. Mogę to ocenić jako uczestnik lub obserwator wielu konferencji i sympozjów naukowych poświęconych perspektywom rozwoju dróg wodnych w Polsce. Przykładowo, choć w regionie kujawsko-pomorskim deklarowane przez administrację samorządową i rządową priorytetowe znaczenie tej problematyki przekłada się na dużą częstotliwość pojawiania się takich wydarzeń, to pod względem programowym niewiele się one od siebie różnią. Wystąpienia niemal za każdym razem dotyczą takich tematów jak hydrologiczny potencjał żeglugowy, niezadowolający stan techniczny dróg wodnych w Polsce, potrzeba ich modernizacji w kontekście spełnienia standardów europejskich (tak aby rzeki do czegoś pożytecznego nam posłużyły, a nie jak dziś bezproduktywnie odpływały do morza), korzyści, jakie krajowi może dać sprawny i efektywny system żeglugi śródlądowej (którą przedstawia się jako najtańszy i najbardziej ekologiczny ze znanych nam środków transportu) itp. Odnosi się wrażenie, że w ten sposób realizowana jest jakaś strategia polegająca na „zmęczeniu przeciwnika”, choć wąpiących na sali jest raczej niewielu. Tradycyjnie pojawia się również wątek istotniejszy dla naszej dyskusji: zaniedbywanego i lekceważonego, a przecież cennego i inspirującego żeglugowego dziedzictwa, tworzonoego przez wieki przez kolejne pokolenia. To oczywiście obiekty hydrotechniczne i pozostała infrastruktura żeglugi, ale również niezaprzeczalnie ciekawa historia ludzi utrzymujących się z rzek, często spędzających na nich większą część życia, jak to miało miejsce w przypadku całych rodów flisaków i szyprów. W istocie więc koncepcję rozwoju dróg wodnych w Polsce próbuje się rozpiąć pomiędzy dwoma kluczowymi punktami - spuścizną dawnej chwały i świetlaną przyszłością. Na etapie ministerialnych i samorządowych idei oraz wizji, na którym się obecnie znajdujemy, problem, jak to wszystko zrobić i za co, to kwestia drugorzędna.

Zakończę przybliżając zdarzenie, które wiele mówi o międzynarodowej roli jakoby „międzynarodowych” polskich dróg wodnych, również w kontekście kulturowo-turystycznym. Pewien Francuz zakupił w Holandii stuletnią barkę. Odrestaurował ją, a następnie razem z kolegą zaplanował rejs po wodnych drogach Europy, połączony ze zwiedzaniem do mijanych miast. Wyruszyli w maju 2018 roku i początkowo wszystko szło

dobrze. Wzdłuż Belgii, Holandii, Niemiec i brzegów Danii dotarli do Norwegii, stamtąd do Szwecji, Finlandii, Estonii, Łotwy i Litwy. Po pięciu miesiącach podróży znaleźli się w Polsce, dopływając kolejno do Gdańska, Tczewa i Grudziądza. W dalszej kolejności plan przewidywał rejs przez Bydgoski Węzeł Wodny, Kanałem Bydgoskim, Notecią, Wartą i dalej do Berlina. I tutaj podróżnicy natknęli się na przeszkodę w postaci remontu Śluzy Okole na tzw. Nowym Kanałem Bydgoskim. W 2013 roku ten ponad stuletni obiekt został wyłączony z użytkowania, ponieważ uznano, że zagraża mu katastrofa budowlana. Zasadniczy remont miał się rozpocząć w 2015 roku, ostatecznie jednak doszło do tego dwa lata później. Przyjęto, że terminem zakończenia będzie październik 2018 roku. Niestety z różnych przyczyn okazał się on niemożliwy do utrzymania i został przeniesiony dopiero na wiosnę następnego roku. W tym całym zamieszaniu w pewien październikowy dzień pojawiają się w Bydgoszczy główni bohaterowie tej historii, którzy nie znaleźli żadnych informacji na temat ograniczenia ruchu na międzynarodowej drodze wodnej E70. W tej sytuacji kolega właściciela łodzi zrezygnował z dalszego rejsu i wrócił do swojego kraju alternatywnym w stosunku do wodnego środkiem transportu. On sam zdecydował się poczekać w mieście, aż trasa zostanie udrożniona, czyli -jak mu przekazano - pół roku. Przez większość tego czasu mieszkał na swojej barce, ale odwiedził też Warszawę, Kraków, Poznań, Toruń, a nawet Olsztyn, czego oczywiście wcześniej nie planował. Siłą rzeczy najlepiej poznał Bydgoszcz, jej mieszkańców i lokale gastronomiczne. W grudniu do cumującej barki Francuza dołączył houseboat kolejnego pechowca, Litwina, który również zamierzał przepłynąć Kanałem Bydgoskim w drodze prowadzącej z Kowna do Morza Śródziemnego niedaleko Marsylii. Remont śluzy nie został zakończony do dziś. Być może obiekt zostanie uruchomiony na czas trwania „Steru na Bydgoszcz” jednego z największych w Polsce festynów wodniackich. Być może. W każdym razie Francuz zrezygnował ze swoich pierwotnych zamierzeń. Już wiadomo, że nie dopłynie do Turcji, ale wróci do Gdańska by przez Berlin skierować się do Francji. Litwin podobno ... zatrudnił się przy remoncie śluzy, żeby przyspieszyć remont. Historia ta może zostać odebrana na dwa sposoby. Po pierwsze - oczywiście - jako kolejny argument za tym, że drogi wodne w Polsce należy modernizować. Ale także jako coś wręcz przeciwnego. Po co porywać się na realizację projektów o trudnych do przewidzenia konsekwencjach ekonomicznych, przyrodniczych i innych, skoro tak bardzo kuleje eksploatacja nawet tego, co już mamy? A przecież ponoć mamy tak niewiele.