

Wisła dla ludzi

Projekt programu przywrócenia żeglowności Środkowej Wisły i jej dorzecza dla potrzeb rekreacji i turystyki

Grupa inicjatywna:

Jacek Bożek

Tomasz Holc

Piotr Ruszczewski

Klub Gaja

Stowarzyszenie Nasza Wisła

Fundacja Przystań Wisła

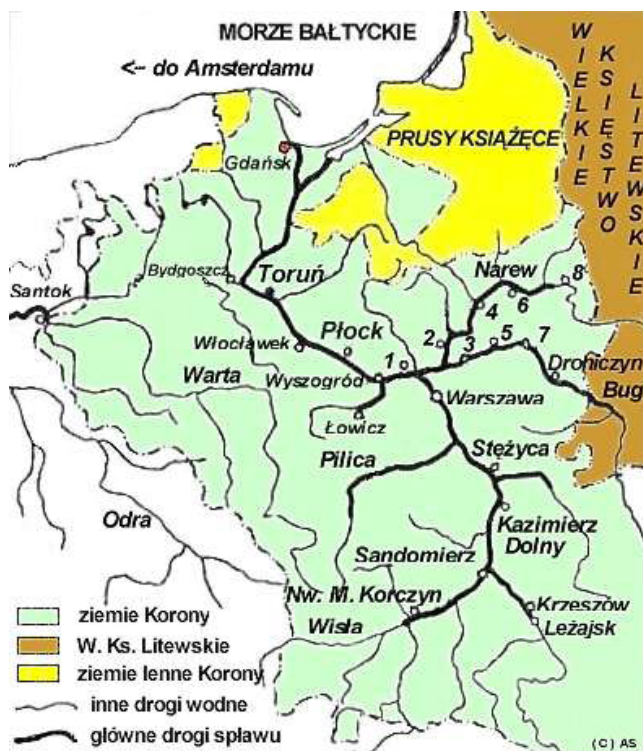
Osoby wspierające:

Marek Piwowarski

Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds Wisły

Królowa naszych rzek – Wisła ma ogromne walory rekreacyjne i krajoznawcze, które szczególnie w jej środkowym biegu są całkowicie niewykorzystywane. Mówiąc o Wiśle środkowej mamy na myśli przede wszystkim jej odcinek od ujścia Sanu do Płocka, gdzie zarówno na skutek pozostałych jeszcze po rozbiorach dość przypadkowych regulacji, jak i późniejszych wieloletnich zaniedbań mamy do czynienia z rzeką splawną tylko przy dość wysokich stanach wody. Jest to zarazem teren o ogromnym potencjale turystycznym, rekreacyjnym, krajoznawczym i edukacyjnym. Uprawianie żeglugi, nawet przy pomocy kajaków, czy też tradycyjnych łodzi płaskodennych jest tam jednak bardzo utrudnione, przede wszystkim ze względu na brak infrastruktury – przystani i portów. Znaczna część interesującego nas odcinka Wisły jest objęta strefą „Natura 2000”, znajduje się tam wiele rezerwatów przyrody, gdzie ludzka obecność jest znacznie ograniczona przepisami środowiskowymi. Żegluga po obszarze rezerwatów jest możliwa w obrębie szlaku żeglownego, lecz jak można mówić o szlaku, jeśli jest on bardzo trudno dostępny, a miejsc do postoju i odpoczynku nie ma na nim wcale?

Tak kiedyś nie było – w latach Złotego Wieku Rzeczypospolitej – Wisła i jej główne dopływy, jako podstawowa droga transportowa Królestwa była rzeką żywą, z wieloma przystaniami i portami rzeczny-



cząc liczbę 100.000 łasztów rocznie, co odpowiada wielkości ponad 200 tysięcy ton. Ta ilość zboża musiała być przewieziona wcześniej Wisłą – szacując średnią nośność ówczesnych statków – komięg i szkut na około 35 łasztów trzeba sobie uprzytomnić, że daje to ponad 3000 rejsów splawu rocznie. Warto też wspomnieć, że splaw zboża to jedynie część ruchu towarowego w dawnych czasach na Wiśle. Pamiętamy też o transporcie soli z Bochni i Wieliczki – do dzisiaj przy ujściu Raby do Wisły istnieje miejscowość o nazwie Uście Solne, a nad brzegami Wisły w wielu miejscach znajdziemy nazwę „Solec”. Ciekawym jest fakt, że załączona mapka, obrazująca ówczesne drogi wodne Rzeczypospolitej pokazuje też takie rzeki, które w dzisiejszych czasach, nawet teoretycznie, nie są uważane za drogi wodne, jak na przykład San, Wieprz, Pilica, czy Bzura. Czy nie jest fascynującym projektem, aby w miejscach, znanych w historii jako porty

i przystanie, takich jak chociażby Krzeszów nad Sanem, Nowy Korczyn, Sandomierz, Kazimierz Dolny, Stężyca, Góra Kalwaria, Zakroczym, Wyszogród, Płock czy też Drohiczyn, Nur, Brok, Kamieńczyk nad Bugiem, Tykocin, Wizna, Łomża, Ostrołęka, Pułtusk nad Narwią, Warka nad Pilicą a nawet Łowicz nad Bzurą odtworzyć we współczesnym kształcie przystanie dla wodniaków?

Żegluga pasażerska – początki jej na Wiśle giną w pomroce dziejów, trudno jest bowiem założyć, że flisacy zajmujący się spławem, przynajmniej czasami nie zabierali pasażerów. Takim pasażerem był chociażby św. Wojciech, który w roku 997 wyprawił się z misją do Prus i odbył rejs Wisłą na trasie pomiędzy dzisiejszą Bydgoszczą a Gdańskiem. W bliższych nam czasach pierwszą próbę organizacji stałej linii żeglugi pasażersko-towarowej podjęli w 1827 roku dwaj gdańszczanie – Wolicki i Steinkeller, którzy zakupili na ten cel w Anglii dwa parostatki. Warto jednak zwrócić uwagę, z jakiego powodu ich próba skończyła się niepowodzeniem. Otóż parostatki okazały się mieć zbyt głębokie zanurzenie, jak na możliwości Wisły. Nieodparcie nasuwa się tu analogia z dzisiejszymi czasami – dla uprawiania żeglugi na naszej pięknej rzece potrzebne są specyficzne jednostki – płaskodenne, o niewielkim zanurzeniu i umieszczonym w bezpiecznym miejscu pędniku. Na razie przykładów uprawiania żeglugi pasażerskiej takimi jednostkami jest niewiele, lecz można tu wymienić chociażby mające już kilkuletnią tradycję wycieczki wiślane organizowane przez Fundację Ja Wisła odtworzonym w Basonii według tradycyjnych kształtów galarem „Nieuchwytny”, wycieczki drewnianymi łodziami organizowane przez przystań „Aquatica” na Pradze, czy też kursy „Taxi – Wisła” wprowadzone w Warszawie w 2014 roku na dużym bacie „Zygmunt”. Dla rozwoju takich rejsów brakuje jednak w Warszawie tradycyjnych przystani pływających – być może wśród nich mógłby się znaleźć odtworzony Dworzec Wodny Maurycego Fajansa z XIX wieku?

W zarządzeniu Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z 2008 r. określa się, że przy



stanie wody 230 cm na wodowskazię praskim maksymalne zanurzenie jednostek pływających pomiędzy 324 a 628 km Wisły nie może przekraczać 80 cm. Znacznie trudniejsza nawet może być sytuacja na górnym odcinku Wisły Środkowej – od Połańca do ujścia Kamiennej żegluga jednostkami o zanurzeniu większym niż 50 cm może być praktycznie niemożliwa, a ze względu na znaczną zmienność koryta Wisły praktycznie nie ma tam żeglugi bez umiejętności „czytania wody”. Znowu należy powtórzyć, że

dla rozwoju czy to pasażerskiej, czy też turystycznej żeglugi na Środkowej Wiśle niezbędne są niewielkie, płaskodenne jednostki, konstruowane na wzór tradycyjnych, znanych z przeszłości szkut, komięg, galarów, batów, czy byków. Szczególnie trzeba wziąć pod uwagę, że w ostatnich latach na wodowskazię warszawskim jedynie przez niewiele dni w roku utrzymują się stany wody powyżej 230 cm. Obecnie już w wielu miejscach nad Wisłą, czy też jej dopływami jest kilkanaście miejsc, gdzie można zamówić i zbudować płaskodeną, drewnianą łódź o tradycyjnych kształtach, jednak masowy rozwój żeglugi wiślanej przy ich pomocy wydaje się być niemożliwy – przede wszystkim ze względu na brak infrastruktury – portów i przystani.

Inaczej było chociażby w tak krótkim przecież czasie międzywojennym, czy nawet wcześniej, w XIX wieku. Święto „Wianków nad Wisłą” już roku 1821 określane było jako święto o wieloletniej, trwającej od czasów pogańskich tradycji. Powstanie w 1878 roku Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego (WTW) bardzo szybko, bo już w 1882 roku zaowocowało pierwszą pływającą przystanią wodniacką. Przystań tę najczęściej można było zobaczyć w okolicach Mariensztatu, ale nie tylko tam – WTW miało bardzo zmienny adres, zależny od tego, gdzie akurat zakotwiczyła ich drewniana krypa na beczkach,

z bardzo charakterystyczną, rozpoznawalną przez długie lata wieżyczką. Bardzo popularne już na początku XX wieku były wycieczki wioślarskie do Zawad, gdzie była inna przystań, czy też Suchych Traw, organizowano też dalsze rejsy, na przykład wyprawę do Czerwińska w 1910 roku z okazji 500-lecia bitwy pod Grunwaldem. Liczące w tych latach już ponad 1000 członków i dysponujące ponad 70 łodziami WTW nie było jedynym wodnym stowarzyszeniem. Wystarczy wspomnieć chociażby o powstałym na początku wieku WKW – Warszawskim Klubie Wioślarek. Ten kobiecy klub już w roku 1913 wzbogacił się o własną pływającą przystań, zlokalizowaną u wylotu ulicy Bednarskiej. W latach następujących po odzyskaniu niepodległości rozwój turystyki i rekreacji na Wiśle w okolicach Warszawy był tak burzliwy, że bezpośrednio przed wybuchem II Wojny Światowej można było tam naliczyć ponad 30 przystani, gdzie aktywnie uprawiano turystykę wioślarską i kajakową. Jednostek pływających było w Warszawie w tych latach ponad 1000 sztuk, a w upalne dni robił się na Wiśle taki tłok, że wprowadzono ograniczenie prędkości motorowych ślizgaczy do 30 km/godz. Na Zawadach powstała stacja wioślarska, a przy ujściu Świdra do Wisły kotwiczyła na stałe przystań pływająca. Oba te obiekty były celem tradycyjnych wodnych wypraw na kawę, czy herbatę. Warto wspomnieć, że ówczesne władze przywiązywały pewną wagę do rozwoju turystyki i rekreacji wiślanej, np. Honorowym Prezesem warszawskiego Yacht Klubu, założonego w 1924 roku był Prezydent Rzeczypospolitej – prof. Ignacy Mościcki. Od tego czasu notujemy ogromne zainteresowanie żeglowaniem po Wiśle. Regularnie organizowane były regaty Góra Kalwaria – Warszawa a nawet regaty do Gdańska. Każda niedziela przyciągała bractwo żeglarską nad Wisłę. Powstawały rodzime klasy łodzi, niektóre z nich – n.p. Omega przetrwały do czasów obecnych.

Dzisiaj działające na warszawskiej Wiśle przystanie można policzyć na palcach jednej ręki, a marzenie wodniaka, który zapragnąłby na którymś z pomostów pływających napić się chociażby kawy, czy herbaty, czy też zaopatrzyć się w paliwo, nie mówiąc o fizjologicznych potrzebach, pozostaje tylko ma-

rzeniem... W ostatnich latach powstało kilka opracowań traktujących o zagospodarowaniu Wisły w Warszawie, jak na przykład: „Koncepcja programowo przestrzenna zagospodarowania przyrzecza Wisły w Warszawie” Tomasa Majdy z 2004 roku, „Program rozwoju infrastruktury dróg wodnych województwa mazowieckiego dla regionalnej żeglugi pasażerskiej” Marka Piwońskiego z 2010 roku, czy też praca zbiorowa pt. „Studium programowo – przestrzenne pływających przystani wodniackich na Wiśle” z 2014 roku. We



wszystkich trzech opracowaniach kładzie się duży nacisk na lokalizację wielu przystani pływających na Wiśle i jej dopływach wraz z warszawskim węzłem wodnym, którego najbardziej istotną, brakującą częścią jest planowana od lat śluza na zaporze w Dębem. Przystanie wodniackie, podobne do przedstawionej obok nowej przystani pływającej w Braniewie mogłyby służyć zarówno rozwojowi indywidualnej turystyki i rekreacji wodnej, jak też być przystankami tramwajów wodnych które rozumiemy jako niewielkie, płaskodenne stateczki mogące uprawiać żeglugę pasażerską nawet przy niskich stanach wody. Przystanie te powinny działać jako wielofunkcyjne węzły łączące wiele form aktywności wodnej – żeglarstwo, wioślarstwo, kajakarstwo, motorowodniactwo, wędkarstwo, z różnymi formami turystyki lądowej, jak agroturystyka, turystyka piesza i nordic walking, turystyka rowerowa, rekreacja plażowa, etc. Mogłyby one też stać się bazami dla przyszłych jednostek pływających napędzanych energią elektryczną, a zatem nie hałasujących i nie zatruwających powietrza spalinami. Przystanie takie powinny umożliwiać też prowadzenie działalności edukacyjnej z zakresu ekologii, krajoznawstwa, hydrologii, ornitologii, etnografii, czy historii. Przy lokalizacji takich przystani nie można zapominać o istniejących nad Wisłą rezerwach

przyrody, ale jak wskazuje przykład wspomnianego powyżej „Studium..” z 2014 roku można znaleźć nad Wisłą wiele interesujących lokalizacji przystani poza strefami rezerwatów. Powinny one być możliwie samowystarczalne, wykorzystujące energie ze źródeł odnawialnych, wodę miejscową, a jedynie ścieki mogłyby być odprowadzane do lokalnej kanalizacji.

Przystanie te, zorganizowane według powtarzalnego schematu powinny ze sobą w istotny sposób współpracować. Uważamy że powstanie ich w pewnej liczbie w odległościach nie przekraczających 10 – 20 km, spowoduje efekt „kuli śnieżnej” i będzie czynnikiem decydującym dla rozwoju turystyki i rekreacji na Wiśle i nad Wisłą. Przykładem sieci takich przystani jest niedawno oddana do użytku sieć przystani kajakowych na szlaku Łyny, której schemat przedstawiamy obok. Szczególnie przystanie powinny być wyposażone w zunifikowany, automatyczny system cumowania dla małych tramwajów wodnych – promów pasażersko-rowerowych, gdzie jednoosobowa załoga mogłaby sprawnie przewozić do 12 pasażerów oraz 12 rowerów zarówno w poprzek, jak i wzdłuż Wisły, z jej prądem, jak i pod prąd. Rysunek koncepcyjny takiej jednostki przedstawiamy poniżej. Uważamy, że powinny być uruchomione prace nad konkretnym projektem jednostki tego typu, możliwej do produkcji w wielu egzemplarzach, z możliwością zastosowania w niej napędu elektrycznego.

Zdajemy sobie sprawę, że opracowanie chociażby wstępnego kosztorysu przedstawionego powyżej projektu jest aktualnie bardzo trudne, jeśli nie wręcz niemożliwe. Jednak dla przybliżenia wielkości potrzebnych do zaangażowania w to przedsięwzięcie funduszy załączamy do niniejszego projektu przywołane powyżej opracowania. Szczególnie w dwu ostatnich, powstałych niedawno, można będzie znaleźć dane pozwalające na takie szacunki. W chwili obecnej pragniemy przede wszystkim przywołać nasze motto:

„Wisła dla ludzi, także dla podróżujących elektrycznym tramwajem wodnym”

