

**Conflict of interest: None declared. Received: 16.10.2013. Revised: 15.11.2013. Accepted: 20.12.2013.**

## **ТУРИСТИЧЕСКИЕ ДОСТОИНСТВА ВОДНОГО ПУТИ ВИСЛА - ОДРА**

### **Touristic value of Vistula-Oder international waterway**

**Zygmunt Babiński , Michał Janusz Habel**

**Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy**

В целом в Польше насчитывается около 4-х тысяч водных путей, в том числе искусственным (парусным каналам) принадлежит 1386 километров. Однако, всего около 15% водных путей используется для транспортных и туристическо-круизных целей (Owsiak et al., 2000). По мнению специалистов, лишь половина из них пригодна для водного туризма. Для сравнения, оценочная длина межтерриториальных водных путей достигает в Германии – свыше 10 тыс. км., во Франции – 6,5 тыс. км., Голландии – 6,8 тыс. км., Бельгии – 5 тыс. км.

Две самые большие реки Польши – Висла и Одра – уже в средние века играли огромную роль в межтерриториальном транспорте страны, не имея, однако, соединения между собой. Висла ещё триста лет тому назад была одной из самых судоходных рек Европы. Лишь после постройки в 1774 году Быдгоского канала между Быдгощью и Наклом длиной 26,77 км., соединяющего реки Брда и Нотець, возможным стал межтерриториальный транспорт между речными системами Вислы и Одры. Таким образом, появился водный путь длиной 294,3 км. (Рис. 1), создавая возможность свободного судоходства между Северным, Балтийским и Чёрным морями (Рис. 2). Водный путь Висла – Одра более двухсот лет был трансъевропейским путём товарного судоходства, способствуя тем самым развитию местностей, находящихся вблизи его. После того, как ухудшились навигационные условия, в основном Нижней Вислы, причиной чего является, с одной стороны, «дичание» реки вследствие огромного поступления в русло волоченного груза как эффекта вырубki деревьев и развития в Польше картофелеводства (наращение поверхности пашен), с другой стороны, увеличение тоннажа речных кораблей, особенно пароходов с повышенной осадкой (Babiński 1992), трансъевропейские водные пути Е-70 и Е-40 (Рис. 2), утратили свою

значимость. К тому же, в момент, когда в Польше началась социально – политическая трансформация в начале 1990 года, резко ограничено дотации для государственных институций, занимающихся охраной водных путей. Приходящая в упадок гидротехническая застройка и непроходимые в некоторых местах русла, являются причиной того, что любители межтерриториального кораблевождения теряют интерес к продолжению своей деятельности. Однако, за последние несколько лет водный путь Висла – Одра представляет собою предмет туристической заинтересованности.

### **Территория исследований**

Водный путь Висла – Одра (Рис. 1) занимает второе место по значению после Одрского водного пути, который является самым важным водным путём страны. Как международный маршрут E-70 (Рис. 2) служит он соединению Северного моря с Балтийским, проходя через Хафельский канал, Одру, Варту, Нотець, Быдгоский канал, Брду и Вислу. Имеет он 22 шлюза и состоит из пяти разных отрезков (Рис. 1):

- I. реки Брды, превращённой в канал (км 0,00 – 14,40), от места её впадения в Вислу до соединения с Быдгоским каналом,
- II. Быдгоского канала (км 14,40 – 38,9), соединяющего Брду и Нотець,
- III. реки Нотець, превращённой в канал (км 38,9 – 176,20), от Быдгоского канала до шлюза №22 в Кшиже,
- IV. реки Нотець, оставшейся в своей естественной (натуральной) форме (км 176,20 – 226,10), от шлюза в Кшиже до места её впадения в Варту,
- V. реки Варты (км 226,10 – 294,30), от места впадения в неё реки Нотець в местности Санток до места её впадения в Одру в местности Костшин.

Ввиду параметров, которые он имеет, путь Висла – Одра можно типизировать как водный путь II класса, доступный для судов, максимальное погружение (осадка) которых выносит 1,5 – 1,6 м, и грузоподъёмность не превышает 500 т.

Водный путь Висла – Одра проходит через Торуньско – Эберсвальдскую низменность. Вдоль этого пути, на превосходящем отрезке, находятся низкие торфяники, усаженные лугами. Ширина затопляемой равнины изменчивая и колеблется от 2 до 10 км. Когда-то в болотной долине реки Нотець преваляровали пойменно-вербово-тополинные леса, которые были истреблены в результате развития земледелия и преобразованы в плодородные пойменные луга. К тому же пойменные луга в районе реки Нотець усыпаны множеством бывших русел рек, каналов и зарастающих торфяников, которые являются приютом для многих редкостных

растений и животных. Низменность эта играет огромную роль, выполняя функцию экологического моста, соединяющего трясину Восточной Европы с болотными территориями Западной Европы.

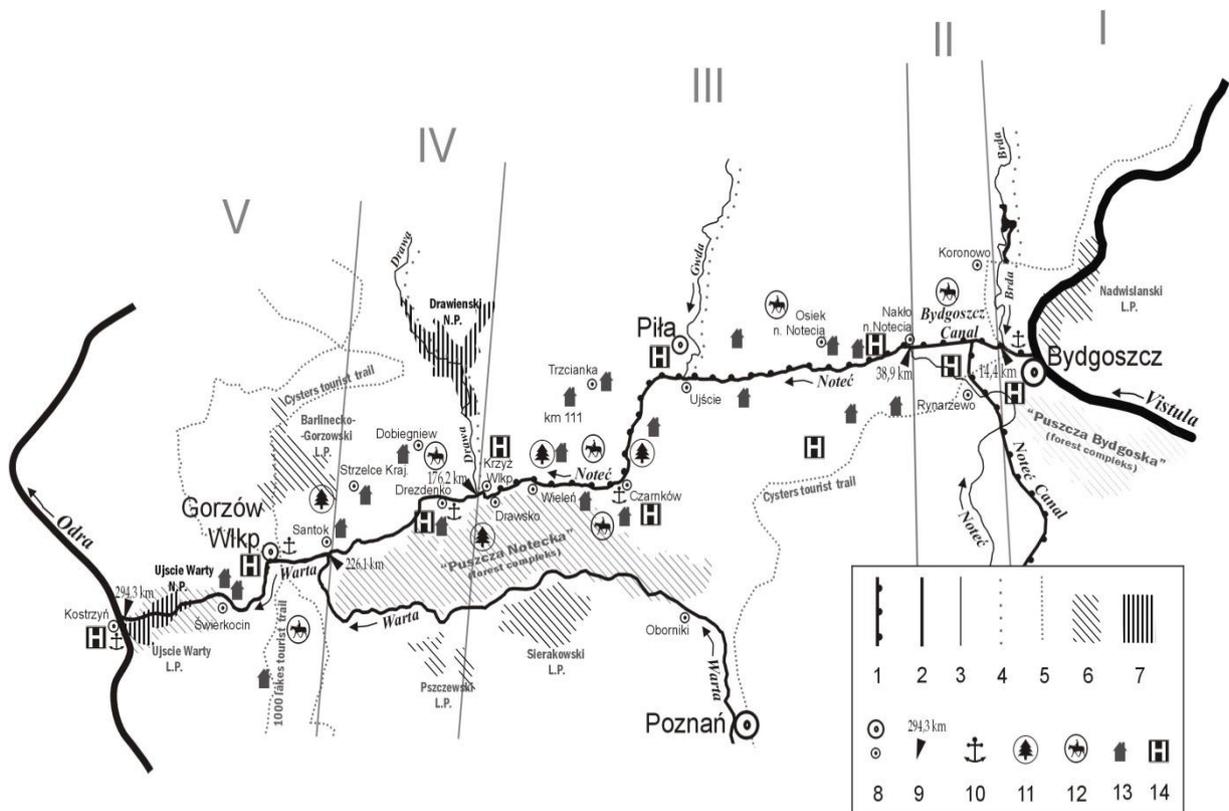


Рис. 1. Первый Пути Висла-Одер (Е 70) и инфраструктура: 1 - канализованная река, 2 - не канализованная, 3 - река, 4 - маршрут на каноэ, 5 - туристическая трасса бродяга, 6 - ландшафтный парк, 7 - Национальный парк, 8 - Город, 9 - водомер, 10 – порт 11 - сохранение природы; 12 - верховая езда, 13 - дворец, замок и памятник, 14 – туристический жилье, жильеуровень воды, 10 - порт 11 - сохранение природы; 12- шпильки, 13 - дворец, замок и памятник, 14 - туристический жилье.

### Эксплуатация водного пути (Висла – Одра)

С инвестиционной точки зрения, водный путь Висла – Одра обустроен и приспособлен к товарному судоходству. Элементы обустройства это, в частности, 22 шлюза, что делает кораблевождение возможным, перевалочные порты и набережные в Быдгоще, Накле, Уйстье, Чарнкове, Кшиже, Гожуве и Костшине, а также пассажирские пристани в Быдгоще, Сантоке, Гожуве и Костшине (Рис. 1). Однако, в ситуации, когда товарное движение почти полностью ограничено, значительная часть объектов остаётся

бездействующей и разрушенной. Касается это прежде всего набережных и портов. Тем не менее, существует возможность использования инфраструктурных элементов, к которым относятся шлюзы, в туристических целях.

Пассажирское судоходство совершается только на избранных отрезках. Чаще всего круизы эти ограничены Быдгоским каналом и Брдой, превращённой в канал. Однако, даже в летний период постоянных круизов мало. Оказационально, экскурсионные корабли, осуществляющие индивидуальные заказы, входят в Быдгоский канал, направляясь в сторону Накла, или плывут Нотецким каналом в сторону озера Гопло. С 1997 по 2003 год экскурсионные корабли перевезли из Быдгощи на своих бортах около 8 тыс. пассажиров (Gotowski 2005). С 2005 года в сезоне, с мая по сентябрь, по Брде, превращённой в канал, ходит старинный водный трамвайчик.

Туристическое же движение на Варте небольшое. В среднем, в летние месяцы реку проходят 2-3 байдарки. Спорадически организуются более значительные водные соревнования, например, в 1998 году в международном походе приняло участие 20 судов разной величины (Owsiak et al. 2000). В предыдущие годы по реке Нотець в сезоне проходило около 10 судов в месяц, из чего большинство - это суда немецкие. Проведённые исследования показали, что до Быдгощи суда, плывущие по реке Нотець, уже не доходят. Проблемой является Быдгоский канал. Слишком маленькая глубина и буйная водная растительность в русле (Habel, Makarewicz 2006) отбивают у туристов охоту посещать эти места. В 2006 году по Быдгоскому каналу прошла только одна яхта под датским государственным флагом. В том же самом году в целях популяризации водной туристики состоялся длящийся неделю международный рейс от Быдгощи до Берлина 50-ти местным экскурсионным кораблём «Владыслав Локетек».

### **Туристическое благоустройство**

С точки зрения обслуживания туристического движения, благоустройство водного пути Висла – Одра следует рассматривать таким образом, чтобы учесть элементы и формы туристики, такие как: пассажирские рейсы, судоходная туристика, байдарочная туристика, а также другие виды туристики и рекреации вблизи этого водного пути (Рис. 1).

**1. Водные туристические базы, клубы, пристани, водные спортивные базы, шлюзы.** В обслуживании квалифицированного туризма, особенно байдарочных походов (индивидуальных и групповых), главную роль играют водные туристические

базы. На протяжении всего водного пути встречаются они редко. Фигурируют они прежде всего в местах, где пересекаются маршруты байдарочных походов – там, где реки Гвда и Драва впадают в Нотець а также там, где впадает в Нотець река Брда. Немалой проблемой является небольшое количество водных пристаней для больших судов. Особенно на реке Нотець, Быдгоском канале и Брде заметна нехватка профессиональных марин и набережных. Единственные такого типа объекты – это два порта на реке Нотець в Дрезденке и Чарнкове, порты в Гожуве и Костшине и на реке Брде в Быдгоще. Самое большое количество водных туристических клубов и спортивных баз располагается возле наиболее привлекательных водоёмов и в больших местностях. Больше всего такого типа объектов в Быдгоще. Самый важный из них - это регаточный путь на Брде. Упомянуть следует также и о пяти пристанях, принадлежащих маленьким яхтсменским клубам, и восьми пристанях лодочных клубов. Большой интерес вызывают старинные шлюзы, самое большое количество которых находится на Быдгоском канале. Некоторым из них даже больше ста лет. Не менее привлекательной является также переправа пятью парами в разных местах рек Варты и Нотець.

**2. Базы для ночлега.** Вдоль водного пути Висла – Одра базы для ночлега расположены прежде всего в больших местностях (Рис. 1). В главной степени, это частные комнаты для гостей и агротуристические усадьбы. База для ночлега, находящаяся в Накле, может поместить до 200 человек. Палаточные же городки, предназначенные только для обслуживания туристического водного пути, не выполняют своих функций.

**3. Развлечения вблизи водного пути.** Вдоль водного пути, предметом восхищения могут быть не только живописные пейзажи Вартовской и Нотецькой долин а также Быдгоского канала, но и находящиеся там в большом количестве привлекательные туристические объекты (Рис. 1). Проведённая инвентаризация показала, что в окрестностях почти 300-х километрового отрезка водного пути находится около 20-ти старинных дворцов, замков и костёлов, 8 музеев народного искусства, 6 коневодческих ферм, 4 заповедника и 4 учебные маршруты. Водный путь проходит через народный парк «Устье Варты» и через пейзажный парк под тем же самым названием. В близлежащих местностях циклично проводятся 4 культуральные мероприятия.

## **Планы на будущее**

Последнее время, с целью популяризации польских водных путей, пропагандируется идея так называемой «петли», которая сделала бы возможным окружное плавание. В последнее время для туристов приготавливается проект организации совместных походов, что давало бы возможность путешествовать не только по Польше, но и в параллельной системе по всей Европе (Рис. 2).

В ближайшее время Быдгоский канал может стать туристическим местом, имеющим не только региональное значение (Badtke 2006). Функцию главного туристического центра может исполнять Быдгощ. Бывшие портовые и кладовые инфраструктуры можно было бы переоборудовать в гостиничные базы, имеющие свои набережные, и водные туристические базы.

Благодаря Союзу Наднотецких Городов и Гмин вдоль всего водного пути создаются условия, позволяющие заниматься разными формами водной туристики на всей трассе международного водного пути Е-70. Также природные условия окружающей среды, входящие в состав низменности, способствуют этому.

Благоприятная окружающая среда позволяет создать здесь сеть небольших современных портов, которые предоставят возможность туристам, прибывающим плоскодонными экскурсионными кораблями или каютными моторными судами, задержаться и провести здесь время. Кроме этого порты будут обслуживать туристов, прибывающих байдарками. На территории портов можно будет также отдыхать, принимать участие в разных мероприятиях и местных развлечениях. Водный путь Висла – Одра способствует также развитию международной туристики.

## **Вывод**

Стоит подчеркнуть, что именно реки должны быть восприняты как одно из самых больших туристических достоинств природы.

- Туристическое развитие, связанное с водным путём Висла – Одра, должно основываться на двух главных аспектах: натуральных природных ценностях и старинной гидротехнической инфраструктуре. Потенциал этот делает возможным развитие как водной туристики (плаванье на моторных судах, лодках и байдарках), так и рыболовства.
- Развитие водных пристаней и баз для ночлега поможет привлечь туристов, преодолевающих этот водный маршрут. Великолепные ландшафты, многочисленные

территории, охраняемые правом, пешие, велосипедные и учебные маршруты, находящиеся вдоль почти 300-х километрового отрезка водного пути Висла – Одра предоставляют возможность не только заниматься водной туристикой, но и эффективно отдохнуть.

- Регион этот могут посещать не только туристы, преодолевающие водный маршрут, но и жители близлежащих местностей.
- Гарантией эффективного функционирования водного пути и тем самым восстановления его бывшего великолетия является отреставрирование технической инфраструктуры и проходимость русла Нижней Вислы и Аугустовского канала в направлении к Восточной Европе.

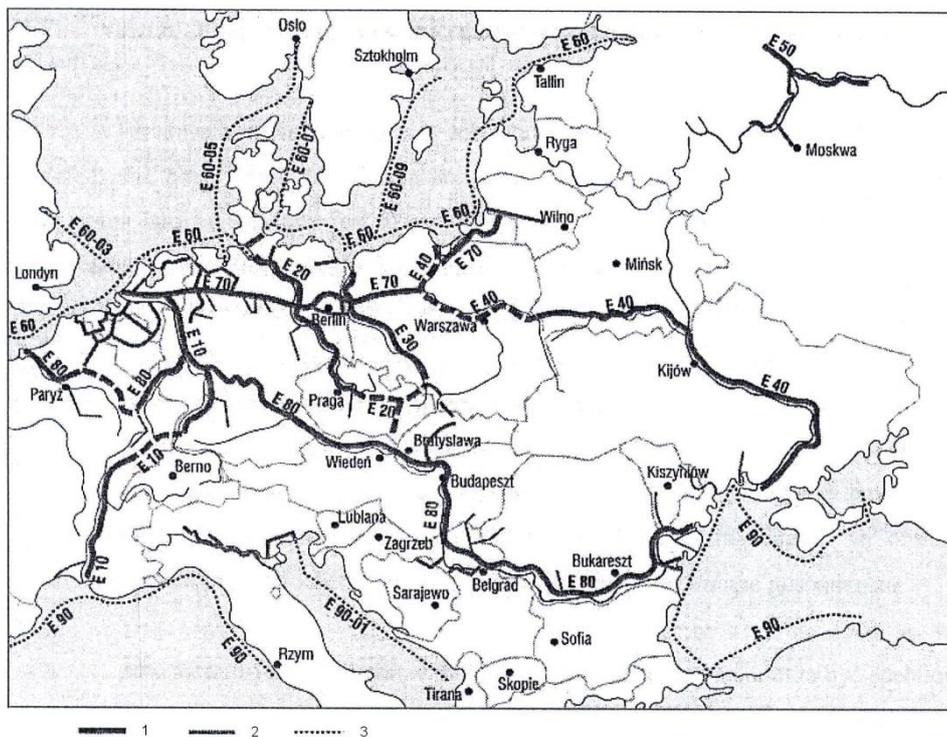


Рис. 2. Европейская сеть водных путей: 1 - транс-европейского пути, 2 - местные образом; 3 - реберный путь.

### Библиография

- Babiński Z.*, 1992. Współczesne procesy korytowe Dolnej Wisły, Prace Geograficzne 157, IGiPZ PAN.
- Badtke M.*, 2006. Kanał Bydgoski, EKO-BAD, Bydgoszcz.
- Gotowski R.*, 2005. Wykorzystanie bydgoskiego węzła wodnego w ruchu turystycznym w latach

1997-2003, *Promotio Geographica Bydgostiensia*, Akademia Bydgoska, t. 1.

*Habel M., Makarewicz J.*, 2006. Degradacja wód i osadów bydgoskiego odcinka Kanału Bydgoskiego. *Dokumentacja Geograficzna*, 32.

*Owsiak J., Seweryniak J., Andrzejewska G.*, 2000. Drogi wodne w infrastrukturze turystycznej Polski, Instytut Turystyki w Toruniu (maszynopis).

### **Abstract**

The network of Polish waterways, comprising navigable canals and canalised or free-flowing rivers, as well as a number of interconnected lakes, is nearly 3650km long. Waterways of international importance (classes IV and Va) represent only 1.9 and 3.0% of this length respectively. The main waterways are the Oder, the Vistula and the Vistula-Oder waterway. The Vistula-Oder waterway is most important waterways for tourism in future.

**Key words:** inland waterway, Vistula river, Oder river, Bydgoszcz Canal, tourist development, technical parameters of waterway.