

POWIĘKSZANIE MAZUR



Fot. Ludwik Patrzyński

Stanisław Piwkowski - Kierownik Inspektoratu Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej w Giżycku, żeglarz, kapitan jachtowy.

Rozmawiał Marek Słodownik.

- Minął kolejny sezon na Mazurach. Czy z Pańskiego punktu widzenia wyróżniał się czymś szczególnym?

- Myślę, że utrwalają się pewne tendencje widoczne od dłuższego czasu. Na przykład rośnie liczba jachtów żaglowych i motorowych na Wielkich Jeziorach, ale niestety, w ślad za tym nie poprawia się znacząco infrastruktura.

- W jakim zatem kierunku rozwój powinien zmierzać?

- Powinno się tworzyć centra obsługi żeglarzy, czy szerzej, wodniaków, aby odciążać przepełnione biwaki, często niedostosowane do obsługi tak wielkiej liczby turystów. A oprócz tego stale powinna poszerzać się oferta dla turystów. Czasy niedoskonałej bazy już minęły.

- Co jest najważniejsze dla Mazur?

- Przede wszystkim sanitacja jezior. Obecnie wszystkie miasta poza Rucianem-Nidą mają już własne oczy-

szczalnie ścieków i stan wody się poprawił. Ale to dopiero połowa drogi. Ponadto należy zadbać o infrastrukturę, aby ściągnąć tutaj turystów nie tylko na dwa letnie miesiące, ale aby wydłużyć sezon. W północno-zachodniej Polsce nie ma wielkiego przemysłu, wiele zakładów upadło, bezrobocie jest na wysokim poziomie i jedną z szans rozwoju jest turystyka.

- Co zmieniło się na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich w ostatnich latach?

- Poprawiliśmy przede wszystkim śluzy. Kapitałny remont przeszła śluza Przerwanki leżąca na szlaku Sapiny. Wzmocniono tam ściany i dno, wymieniono wszystkie mechanizmy, to jest teraz zupełnie nowy obiekt. Poza tym wyremontowaliśmy śluzę Karwik, która wymagała pilnych prac. Nie zapomnieliśmy także o śluzie na Guziance, najbardziej obłożonej na Mazurach. Ponadto zmodernizowaliśmy kanał Piękna Góra i poprawiliśmy kanał Niegociński. Było także wiele drobnych usprawnień, na przykład przesunięcie szlaku żeglownego w Mikołajkach tak, aby więcej miejsca zostało żeglarzom. Podobnych działań z naszej strony było więcej.

- Czy coś zmieni się w przyszłym sezonie? Teraz na Guziance na śluzowanie trzeba czekać dość długo.

- Myślmy o zbudowaniu drugiej, równoległej śluzy w tym miejscu. Obecnie w sezonie letnim w kolejce do śluzowania trzeba czekać nawet do dwóch godzin. Tłok jest bardzo duży, a pierwszeństwo mają statki białej floty i inne pasażerskie, a tych jak wiemy także przybywa, bo powstają wciąż nowe pensjonaty z własnymi „wycieczkowcami”. Taka budowa wymaga jednak dużych nakładów, myślę zatem, że możliwe to będzie dopiero za nie mniej niż pięć lat.

- Czy badacie natężenie ruchu na Mazurach?

- Nie jest technicznie możliwe, aby jednocześnie policzyć wszystkie jachty, motorówki i statki. Możemy śledzić natężenie na śluzie Guzianka, ale też jest to metoda bardzo niedoskonała, bo wiele jachtów porusza się na przykład tylko na północnych jeziorach albo też głównie stoją w portach. Obliczyliśmy jednak, że w ciągu sezonu śluzowało się 18 tysięcy jednostek. W ubiegłym sezonie podczas rejsu inspekcyjnego na trasie Mikołajki - Guzianka, w ciągu zaledwie dwóch godzin naliczyliśmy 860 jednostek.

- Jakie są najczęściej pojawiające się problemy z turystami?

- Generalnie masowość żeglarstwa i sportów wodnych obniżyła



Śluza Karwik wymagała pilnych prac



Należy zadbać, by ściągnąć turystów nie tylko na dwa miesiące. Śluza Guzianka po sezonie

poziom kultury i wyszkolenia. Jest takie porzekadło, że plastiki zabiły stare żeglarstwo, a więc nie tylko pewną tradycję czy system szkolenia, ale także stosunek do jachtu. Każdy, kto dawniej remontował drewniane łodzie przez zimę, żeby w wakacje pożeglować, wie dokładnie, o czym mówię. Przy żaglach zostawali tylko najwytrwalsi, najbardziej zdeterminowani. Teraz masowość żeglarstwa powoduje, że jest to już tylko sposób spędzania wolnego czasu. A poziom umiejętności obniża się z roku na rok, widać to choćby na przystaniach czy w kana-

łach. Niestarannie sklarowane, obijające się o siebie jachty, niebezpieczne manewry nikogo już nie dziwią.

Mimo wszystko jednak nie mamy większych kłopotów z żeglarzami, pomimo że jest ich najwięcej. Nieco kłopotów jest z motorowodniakami, głównie związanych z naruszaniem zakazu wytwarzania fal i naruszaniem stref ciszy. Ale są to incydenty. Najwięcej jednak problemów mamy ze skuterami wodnymi. Są to jednostki bardzo szybkie, a zarazem głośne. Ponieważ nie podlegają obowiązkowi rejestracji, ich użytkownicy są zupełnie anoni-



mówi. A to skutkuje tym, że liczne wykroczenia, zwłaszcza dotyczące przekraczania dopuszczalnych prędkości, pozostają bezkarne. Zdarzają się przypadki, że skutery wodne ścigają się między mostami w Mikołajkach, a jest to oczywiste naruszenie przepisów. W tym rejonie stoi znak zakazu wytwarzania fali, czyli w praktyce ograniczenie szybkości do 10 km/godzinę, a takie jednostki rozwijają prędkość do 70 km/godzinę. Problemem jest egzekwowanie istniejących przepisów, policja często zasłania się zbyt małymi limitami paliwa.

- Jak wygląda wasza współpraca z firmą InterCommerce, która zamierza przeobrazić Mazury w kurort na miarę następnego stulecia?

- Dotąd nie mieliśmy wielu kontaktów, bo ODGW jest tylko administratorem wody. Firma do nas wystąpiła tylko raz, z prośbą o zapiniowanie zabudowy hydrotechnicznej, a konkretnie stacji paliwowej. Poprosiliśmy o dostarczenie pełniejszej dokumentacji.

- Czy planujecie jeszcze jakieś inwestycje, poza Guzianką? Ostatnio znowu głośno zrobiło się o budowie kanału łączącego jeziora Tyrkło i Bawelno.

- To jest temat powracający do nas od lat. Jeszcze w latach siedemdziesiątych były robione badania, ale wówczas nie doszło do żadnych konkretnych działań. Moim zdaniem budowa kanału w tym miejscu byłaby niecelowa. Wprawdzie do połączenia obu jezior brakuje odcinka o długości zaledwie 1300 metrów, ale jest to teren wyniesiony ponad poziom obu jezior o 22 metry. Kanał - o ile powstanie - byłby zatem w charakterze nieco podobny do Kanału Korynckiego; z bardzo wysokimi brzegami, wręcz urwiskami. Ale tutaj jest to teren piaszczysty i wciąż byłyby problemy z osypywaniem się zboczy. Budowa i eksploatacja takiego kanału byłyby bardzo kosztowne.

- Ale z pewnością uatrakcyjniłoby to szlak Wielkich Jezior...

- Na pewno tak, tyle tylko, że wraz z budową kanału musiałaby pójść cała infrastruktura; bez tego będziemy powielać stare błędy po-



Fot. Marek Słodownik

Tyrkto to strefa ciszy

pełnione gdzie indziej. Powinny tam powstać przystanie, toalety, sklepy, warsztaty, a więc wszystko to, co ułatwia życie wodniakom. Weźmy pod uwagę także fakt, że Tyrkto to strefa ciszy i budowa kanału tego nie zmieni, a zatem jednostki motorowe i tak nie mogłyby tu wpływać. Ponadto kwestia warunków wodnych. Zbudowanie kanału spowoduje naruszenie poziomu wód gruntowych, co zagrozi otaczającym jezioro lasom.

Zresztą o ile wiem, nie były jeszcze czynione żadne przymiarki, także finansowe. Budżet jest napięty, środki centralne prędko uruchomione nie zostaną, a samorząd na pewno nie udźwignie samodzielnie takich inwestycji. Najważniejsze jednak, że takich planów nie ma w Strategii Rozwoju Województwa, a bez tego żadne środki nie mogą zostać uruchomione.

- Co zatem w zamian?

-Ja proponuję pochylnie. Można stosunkowo niewielkim kosztem wykonać pochylnie podnoszące atrakcyjność przeprawy. Jachty mogłyby być transportowane na wózkach obsługiwanych przez kolejki z napędem elek-



Fot. Ludwik Palczyński

Po Mazurach żeglujecie coraz więcej jachtów. Na zdjęciu: wyjście z jeziora Bocznego na Niegocin

trycznym. Czas przeprawy wyniosłby około półtorej godziny. Nieco bardziej skomplikowanym rozwiązaniem byłoby wykonanie swego rodzaju kolejki linowej dla jachtów. Byłyby one podwieszane na pasach i transportowane drogą powietrzną.

- Czy podobnie wygląda sprawa połączenia Orzysza z Jeziorem Tyrkto?

- Niezupełnie, tu przecież istnieje połączenie poprzez rzekę Orzysze. Ale istnieją dwa projekty. Pierwszy to wykonanie prac oczyszczających i udrażniających Orzysze i ten wariant jest możliwy do szybkiej realizacji. Drugi natomiast projekt to budowa kanału, a więc znacznie droższy i praktycznie z powodów finansowych



Poziom umiejętności niektórych żeglarzy pozostawia wiele do życzenia... Niedbale zacumowana Omega rusza w rejs bezażłogowy



Niestarannie sklarowane jachty dziwią już tylko nielicznych żeglarzy „starej daty”...

chyba nierealny. Najpierw zresztą trzeba wykonać porządną mapę z siatką geograficzną, to jest konieczny wstęp do dalszych prac w każdym wariancie.

- Z tym problemem wiąże się także zagospodarowanie jeziora Śniardwy. Zakładając nawet, że doszłoby do realizacji któregośkolwiek ze wspomnianych wcześniej projektów, to bez porządnego oznakowania szlaków przez Śniardwy wielu turystów nadal będzie się bało wypływać na to jezioro. Czy ODGW ma jakiś plan działania w tej sprawie?

- ODGW jest administratorem dróg wodnych i w tym zakresie wypełniamy swoje ustawowe obowiązki. Odpowiadamy za oznakowanie dróg wodnych, ale już nie szlaków turystycznych. Proszę to wyraźnie rozgraniczyć.

- A wysunięty przez Eugeniusza Faryja projekt budowy przystani w Nowych Gutach i plan usunięcia kamieni z dna bądź oznakowania szlaku?

- To oczywiście dobry pomysł, aby zagospodarować Śniardwy. Ale usuwanie kamieni z dna nie wchodzi w rachubę, bo szlak leży częściowo w granicach parku krajobrazowego. Natomiast moim zdaniem w Nowych Gutach potrzebna jest nie tyle przystań, ile port z prawdziwego zdarzenia, z falochronami, zapleczem sanitarnym, porządnymi kejami i znowu infrastrukturą. To pochłania koszty.

- A co nowego z oznakowaniem słynnych głazów na jeziorze Dargin, po dziś dzień straszących żeglarzy?

- Podobnie jak z oznakowaniem innych szlaków turystycznych. Warto przy tym zaznaczyć, że w wyniku nieprecyzyjnego zapisu w Ustawie o Kulturze Fizycznej nie do końca

jest jasne, kto powinien odpowiadać za szlaki turystyczne. Kiedyś robiło to PTTK, ale obecnie nie jest tym zainteresowane. W górach wytyczaniem szlaków turystycznych i ich konserwacją zajmuje się GOPR, myślę, że analogia wodna byłaby celowa. Wielokrotnie rozmawialiśmy z WOPR-em w tej sprawie, ale na przeszkodzie stoi brak jasnych uregulowań. A WOPR, o ile mi wiadomo, podjąłby się takiej roli.

- Czy planuje się odbudowę, a właściwie dokończenie prac przy Kanale Mazurskim?

- Nie, do tego niezbędne jest porozumienie rządowe ze stroną rosyjską, inaczej byłaby to całkowicie chybiona inwestycja. Gospodarczo ten kanał nie miałby żadnego znaczenia, a odtwarzanie go tylko dla celów turystycznych budzi liczne wątpliwości. Wszystkie elementy rozbudowy szlaku mazurskiego są praktycznie rozważane wyłącznie pod kątem wzbogacania oferty turystycznej. Rozmowy były prowadzone, z naszej strony jest wola odbudowy kanału, ale taką wolę powinna wykazywać także druga strona. Na ten temat więcej do powiedzenia ma z pewnością pełnomocnik do spraw wód granicznych.

- Jakie zatem mogą być Mazury za pięć, dziesięć, czy dwadzieścia lat?

- Rozwój Mazur zależeć będzie nie tylko od gospodarzy terenu, na ten region muszą pójść także środki z budżetu centralnego. Od żeglarzy i motorowodniaków wiele zależy, ale z pewnością nie wszystko. Będzie to region chętnie odwiedzany, jeśli będzie odpowiednia infrastruktura, drogi, zaplecze. Województwo jednak nie udźwignie na przykład ciężaru budowy dróg do centrum Polski, lecz może pomóc w rozwoju lokalnej sieci. Pewne zaniedbania czy niedoinwestowanie w przeszłości mogą teraz stać się naszym atutem, ale trzeba działać energicznie, aby dotrzymać kroku ogólnym przemianom.

- Dziękuję za rozmowę.

- Dziękuję i wszystkim czytelnikom „Rejsu” życzę udanych kolejnych sezonów na Mazurach.

Rys. Arkadiusz Świdorski