

# Pięć godzin na Noteci Leniwej

„Władysław Lokietek”, statek szkoleniowy Zespołu Szkół Żegluga Śródlądowej w Nakle nad Notecią, płynie w dół rzeki. Do punktu docelowego, Santoka, dotrze za trzy dni.

Czekamy na „Lokietka” na przystani PZW w Osieku nad Notecią, usytuowanej na 62 kilometrze drogi wodnej Wisła-Odra.

– Jest okazja do przypomnienia, że Notec jest rzeką żeglowną – mówi Tadeusz Dąbrowski, przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Nadnoteckich w Pile.

Dzisiejszy rejs z udziałem samorządowców z ościennych powiatów to właśnie inicjatywa Stowarzyszenia. Meta będzie w Ujściu: za 44 kilometry, po pięciu godzinach na wodzie.

\*\*\*

Płyniemy odcinkiem tzw. Noteci Leniwej. To fragment drogi wodnej Wisła-Odra, stanowiącej część sieci europejskich śródlądowych dróg wodnych oznaczonych numerem E-70. Wiodą od Dunkierki do Kaliningradu. Notec, poprzez Kanał Bydgoski z jednej strony i dolny odcinek Warty z drugiej, stanowi jedyny łącznik między systemem rzek i kanałów Europy Zachodniej z rzekami Europy Wschodniej. Berlin, Antwerpia, czy Paryż – wszędzie tam dotrzeć można nie wychodząc na ląd.

Droga wodna Wisła-Odra liczy w sumie 294 kilometry. Na skanalizowanym odcinku od Bydgoszczy do Krzyża (176 km) znajdują się 22 śluzy żeglugowe.

– To stuletnie obiekty, do dzisiaj sprawne technicznie. Wyrównują poziomy wody od 2 do 8 metrów. Największe na stopniach wodnych na Kanale Bydgoskim. Na jednym z nich, na śluzie w Okolu, kręcony był odcinek serialu „Cztery pancerni i pies”, ten, w którym Gustlik wysadza zapórę strzałem z pancerniasta – opowiada kapitan statku „Władysław Lokietek” Grzegorz Nadolny.



FOT. A. VALENIWICZ

**Aby zwrócić uwagę na znaczenie i walory tej malowniczo położonej rzeki, odbywają się rejsy promocyjne po Noteci. W jednym z nich, na zaproszenie wicemarszałka Senatu Marka Ziółkowskiego i senatora Piotra Głowskiego (oba działają w Parlamentarnym Zespole ds. Dróg Wodnych), udział wziął Arkadiusz Blochowiak, członek Zarządu Województwa Wielkopolskiego. Wśród organizatorów tego przedsięwzięcia znalazł się również Związek Miast i Gmin Nadnoteckich oraz Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Nadnoteckich.**

Na trasie dzisiejszego rejsu pokonamy tylko jedną śluzę, nr 11 w Krostkowie. To wyjątkowy obiekt spośród wszystkich dwudziestu dwóch stopni na drodze wodnej Wisła-Odra: budowla ziemna, wyposażona w unikatowy jaz iglicowy.

\*\*\*

Ze względu na posiadane parametry, szlak Wisła-Odra można zaliczyć do drogi wodnej II klasy, dostępnej dla barek o ładowności 500 t i zanurzeniu 1,5-1,6 m. Jednak rzeczywistość jest zdecydowanie mniej różowa.

– Na konferencji poświęconej przyszłości drogi wodnej Wisła-Odra poinformowano, że w utrzymanie jej w sprawności przepływowej trzeba by zainwestować 3 miliardy złotych, rocznie przeznaczane zaś jest



FOT. M. BORS

**– Dzisiaj ledwie przeszliśmy ujście Lobzonki – mówi kapitan Grzegorz Nadolny.**

na 300 tysięcy. Efekt: rzeka się wypłyca i z roku na rok jest coraz gorzej. Z kolei podniesienie do wyższej klasy żeglugowej to koszt 30 miliardów zło-

tych. To ogromne pieniądze. Nierealne! – nie kryje Ireneusz Krupka, pełnomocnik do spraw funduszy pomocowych przy prezie zarządu

Oddziału Wojewódzkiego ZOSP RP w Poznaniu. – Chyba trzeba pogodzić się z tym, że zmiana funkcji tej rzeki z turystycznej na towarową jest w takich realiach niemożliwa. Nic dziwnego, że Związek Miast i Gmin Nadnoteckich uznał, że trzeba sobie te zabiegi odpuścić i nastawić się na turystykę jednostkami płaskodennymi.

– Dla bezpiecznej żeglugi głębokość Noteci powinna wynosić 2 metry. Dzisiaj jest około 130 centymetrów, ledwie przeszliśmy Ujście Lobzonki. W Santoku czekać na nas będą statki wycieczkowe z Niemiec, mamy z nimi popłynąć z powrotem w górę rzeki. Pradolina Toruńsko – Eberswaldzka, wyrzeźbiona przez wody topniejącego lodowca, to dla turystów z Zachodu nie lada atrakcja: piękne krajobrazy, wysokie wzgórza morenowe, niemal dzika przyroda, zwierzyzna. Ale jak się w Santoku Niemcy dowiedzą, że jest 130 centymetrów głębokości, to nie wiem, czy będą chcieli ryzykować i z nami płynąć – przyznaje kapitan Grzegorz Nadolny.

\*\*\*

Przez całą drogę po obu stronach rzeki rozciągają się nadnoteckie łąki. Poprzecinane zarosniętymi rowami, w większości zakrzaczone.

– Kiedyś był to rezerwar siana dla kawalerii w Prusach, a później w Polsce po odzyskaniu niepodległości. Dzisiaj na pierwszy rzut oka tereny te wciąż wyglądają na zielone zagłębie, krainę siana, bydła, mleka. Tymczasem susz robiony z nadnoteckiego siana Hiszpanie eksportują do Maroka jako paszę dla wielbłądów. Cóż, widać tam przydaje się bardziej – mówi Tadeusz Dąbrowski.

Tuż przed Ujściem, po pięciu godzinach rejsu, napotykamy pierwszy tego dnia taki widok: nad samym brzegiem Noteci stoi kilka krów.

Nie wiadomo, kogo zaskoczenie jest większe: nasze na widok krów, czy krów na widok statku? **Marek Bors**