

Piotr Górski

Akademia Marynarki Wojennej

ZAPOMNIANE JEZIORA

cz. 1

ZESPOŁY JEZIOR BORÓW TUCHOLSKICH DOSTĘPNE DLA LEKKICH PŁASKODENNYCH JACHTÓW W TURYSTYCE WIELODNIOWEJ

STRESZCZENIE

Artykuł przedstawia wybrane zespoły jezior Borów Tucholskich dostępne dla lekkich płaskodennych jachtów w turystyce wielodniowej. Celem pracy jest przybliżenie turystom wodnym mało znanych akwenów dostępnych w turystyce wędrownej łodzią wiosłową, ewentualnie lekkim płaskodennym jachtem żaglowym lub motorowym. Przedstawione w pracy zostały zarówno akweny naturalne (zespoły wodne Jezior Charzykowskiego i Wdzydze) jak i zalewy (Koronowski, Żur). Objętości szlaków żeglownych tychże akwenów umożliwiają wielodniowe wędrówki w rejonach o wyjątkowych walorach krajobrazowych, czystej wodzie i przystępnym zagospodarowaniu turystycznym (ośrodki oferujące sprzęt wodny, sklepy, miejsca dogodne do wodowania łodzi, biwakowania itp.). Informacje tu zawarte zostały zebrane w drodze badań terenowych opartych na eksperymencie polegającym na faktycznym pokonaniu opisywanych tras łodzią wiosłową typu BL-2, lub jachtem motorowym typu Micro-plus 461 wraz z analizą szlaku i pomiarami istotnych parametrów przeszkód wodnych (np. prześwit mostu, płyiczna).

Zadaniem niniejszej publikacji jest także ukazanie łodzi wiosłowej, jako uniwersalnego środka turystycznego transportu dla każdego. Łódź wiosłowa ze względu na swą niewielką masę i wymiary oraz prostotę obsługi, otwiera możliwość dotarcia do akwenów przyjętych zwyczajowo jako dostępne wyłącznie dla kajaków. Łódź wiosłowa w przeciwieństwie do kaja-

ka, jest bezpieczna (stabilność, odporność na fale, bezpieczeństwo dzieci i osób starszych), bardziej komfortowa i zapewnia znacznie większą ładowność.

Słowa kluczowe:

turystyka, jezioro, zalew, łódka wiosłowa, Pojezierze Kaszubskie, szlaki wodne, żeglarstwo, Bory Tucholskie.

WPROWADZENIE

Na wstępie skonkretyzować należy przedmiot rozważań. Otóż zadaniem niniejszego opracowania jest uzupełnienie brakującego ogniwa na rynku wiedzy z zakresu turystyki wodnej pomiędzy drogami wodnymi dostępnymi dla kajaków, a „ciężkim jachtingiem” śródlądowym np. mazurskim. Ze względu na naukowy charakter publikacji, opisy i fotografie dotyczyć będą wyłącznie miejsc istotnych z technicznego punktu widzenia w żegludze czyli: miejsca wodowania łodzi, przystanie oraz obiekty utrudniające żeglugę. Miejsca atrakcyjne oraz ogólne krajobrazy zostaną pominięte. Ze względów praktycznych odcinki rzek o nurcie nie mającym wpływu na żeglugę, zwyczajowo nazywane będą kanałami.

Dostępna dziś literatura przewodnicka szeroko i wyczerpująco opracowuje turystykę żeglarską po Wielkich Jeziorach Mazurskich. Również Pojezierze Iławskie z możliwością łatwego dotarcia do wód morskich nie pozostaje w tyle pod względem dostępności opracowań. Powyższe akweny są przygotowane dla żeglugi nie tylko jachtów turystycznych ale i sporych statków śródlądowych, które są stałym elementem ich krajobrazu. Nie gorzej wygląda sytuacja w przypadku rozpracowania przewodnickiego najciekawszych szlaków kajakowych Polski, w której części obejmujących rzeki, z którymi żadna większa łódź nie odważy się zmierzyć. W przypadku szlaków kajakowych stałym elementem kalkulacji jest konieczność przeniesienia kajaka przez przeszkodę, próg wodny, czy też odcinek lądu pomiędzy akwenami. Istnieją jednak zespoły akwenów śródlądowych w Polsce (dostępne dla jachtów) z wielokilometrowymi odcinkami nie wymagającymi przenoszenia łodzi. Dotyczy to oczywiście innych akwenów niż wspomniane powyżej. Są one mniej znane, może mniej zagospodarowane turystycznie lecz wyjątkowo malownicze, umożliwiające pełną regenerację psychofizyczną i absolutne oderwanie się od tak powszechnego dziś cywilizacyjnego zgiełku. Siłą rzeczy na tego rodzaju akweny nie zawsze wpłynie ciężki jacht balastowy ani (ze względu

na ograniczenia wynikające z ochrony przyrody) łódź z silnikiem spalinowym. Jednak ci, którym uda się pokonać te przepiękne drogi wodne otrzymają nagrodę w postaci cudownych wrażeń i wspomnień, no i zapragną przynajmniej jeszcze raz przeżyć podobną przygodę niekoniecznie powtarzając tę samą trasę wyprawy. Takie właśnie kameralne szlaki wodne są tematem niniejszego opracowania.

W tym miejscu pozostaje jeszcze sprecyzować, w nawiązaniu do tytułowego pojęcia „lekkie płaskodenne jachty”, jakie łodzie preferowane są do pokonywania akwenów będących tematem wiodącym w niniejszym opracowaniu. Otóż pod tym pojęciem należy rozumieć łodzie wiosłowe, żaglowe i motorowe o masie granicznej do ok. 0,5 tony (choć zwykle poniżej 200 kg), a więc cięższe od kajaków i kanadyjek, zatem nie dające przenieść się przez przeszkodę. Ze względu jednak na płaskodenny kształt kadłuba (w przeciwieństwie do klasycznych jachtów balastowych) łodzie te nie przekraczają zanurzenia 0,5 m i oferują możliwość ewentualnego przepchania przez płytszy odcinek szlaku po wstępnym odciążeniu. Można tu odpowiedzieć, że większość łodzi zmniejsza swoje zanurzenie oraz szerokość względną po przechyleniu. Kwestia redukcji zanurzenia w przechyle będzie jednak dotyczyć zwłaszcza kadłubów o przekroju U- lub V-kształtnym¹, a więc w mniejszym stopniu obejmie łodzie płaskodenne. Ze względu na niewielkie parametry (szerokość i głębokość) niektórych przejść pomiędzy jeziorami wskazane może być wybieranie na wyprawę pory o wysokich stanach wody. Większość prześwitów pod mostami podana w opracowaniu została zmierzona przy wysokim stanie wody. Wniosek z tego, że należy w praktyce oczekiwać raczej nieco większych wartości. Należy zaznaczyć, że do prowadzenia wszelkich łodzi wiosłowych, łodzi motorowych do 13 m długości kadłuba, mocy silnika do 75 kW i prędkości maksymalnej 15 km/h oraz łodzi żaglowych do 7,5 m długości kadłuba nie są wymagane żadne uprawnienia. Ponadto łodzie o długości kadłuba do 12 m oraz z silnikiem do 15 kW nie wymagają rejestracji. Widać zatem, że proponowane tu łodzie są dostępne dla każdego.

JEZIORA W TURYSTYCE WODNEJ

Wybór jezior, poznawanych poprzez turystykę wędrowną z użyciem łodzi, nie może być przypadkowy. Dokonane zostanie w tym miejscu pogru-

¹ T. Adelt, *Turystyka motorowodna dla wtajemniczonych*, Warszawa 1985, s. 16.

powanie akwenów Polski ze względu na dostępność żeglugową dla turystycznych obiektów pływających, jak również, ze względu na dystans ewentualnego szlaku żeglownego. Wypowiedź zawężona zostanie jednak głównie do jezior i krótkich połączeń (kanałami lub łatwo dostępnymi rzekami) pomiędzy nimi. Pominięta będzie analiza setek kilometrów kanałów i rzek żeglownych ze względu na znaczną objętość tego zagadnienia oraz mniejszy związek z tematem pracy.

Istnieje w Polsce mnóstwo fantastycznych, malowniczych jezior, których wielkość jest na tyle mała, że można je pokonać w pław. Z punktu widzenia turystyki wodnej (zwłaszcza wielodniowej) są po prostu nieprzydatne. Żłudnym kryterium okazuje się też wartość encyklopedyczna powierzchni jeziora w km², która często zupełnie nie odzwierciedla atrakcyjności wędrownej jeziora. Przykładowo J. Turawskie 20,8 km² ma największą odległość z punktu A do Punktu B 7 km, natomiast J. Koronowskie 15,6 km² odpowiednio ok. 30 km oraz sporą ilość odgałęzień i zatok. Można przyjąć, że J. Koronowskie ma dłuższą linię brzegową od największego w Polsce J. Śniardwy. Również czystość wody, atrakcyjność krajobrazowa oraz znaczne przestrzenie (generujące ryzyko trudnych warunków i wypadków) mogą mocno zaniżyć wartość turystyczną jeziora mimo technicznie przyzwoitej jego konstrukcji. Taki problem posiada J. Włocławskie⁴. Istnieją jeziora zupełnie samotne oraz oferujące jeśli nie przesmyk na kolejny piękny akwen, to przynajmniej możliwość wpłynięcia w malowniczą łatwo dostępną rzeczkę. Istnieją również jeziora o twardych zalesionych brzegach dogodnych do cumowania i biwakowania lub prawie na całym obwodzie zarośnięte gęstą roślinnością wykluczającą komfortowy wypoczynek na brzegu i wytwarzającą roje komarów. Wreszcie dla turystyki zupełnie nie ma znaczenia czy jezioro jest sztuczne, czy naturalne. Należy co najwyżej zachować ostrożność w poruszaniu się w sąsiedztwie zapory, a w trakcie biwakowania wziąć poprawkę na znaczne wahania poziomu wody. Przykładami przepięknych sztucznych jezior o objętości kwalifikującej do turystyki powyżej jednego dnia są Koronowskie, Zegrzyńskie, Solińskie⁵. Potężnymi jeziorami naturalnymi, mniej

² J. Kądziołka, K. Kocimowski, E. Wołonciej, *Świat w Liczbach*, Warszawa 1992, s. 99.

³ Tamże, s. 99; M. Halter, *Jezioro Koronowskie*, cz. 1, *Szczęśliwa dolina*, *Żagle* 11/2004, s. 54; cz. 2, *Woda, las i cisza*, *Żagle* 12/2004, s. 54; cz. 3, *Dalej już tylko Brda*, *Żagle* 1/2005, s. 52, Murator, Warszawa 2004/2005.

⁴ J. Kądziołka, K. Kocimowski, E. Wołonciej, dz. cyt., s. 99.

⁵ Tamże, s. 99.

przydatnymi do wędrownej turystyki wodnej mogą być J. Łebsko⁶ – mało atrakcyjne brzegi, obszar parku narodowego generujący ryzyko kar za biwakowanie; J. Śniardwy⁷ – mało atrakcyjne podmokłe brzegi, podwodne skały, zmienność warunków atmosferycznych, co w odniesieniu do ogromnych przestrzeni daje możliwość powstawania wysokich fal i znaczne ryzyko niebezpieczeństwa; J. Drużno – mało atrakcyjne podmokłe brzegi; J. Dąbie⁸ – mało atrakcyjne brzegi, zła jakość wody.

Teoretyczne rozważania zwięźcić należy w tym miejscu konkretnym zestawieniem. Zespoły jezior (lub jeziora) w Polsce preferowane do uprawiania wędrownej turystyki wodnej na łodziach, dłuższej niż weekendowa to: Wielkie Jeziora Mazurskie, Pojezierze Iławskie, grupa J. Gopło⁹, grupa Kanału Augustowskiego, J. Zegrzyńskie, J. Koronowskie, grupa J. Charzykowskiego¹⁰ – dla lekkich łodzi, grupa J. Wdzydze¹¹ – dla lekkich łodzi, J. Bukowo (ew. inne przymorskie jeziora) z założeniem wyjścia w morze przez Szczuzy Kanał – propozycja atrakcyjna, nieszablona, lecz polecana wyłącznie turystom o wysokim stopniu przygotowania organizmu do wysiłków fizycznych i ogromnym doświadczeniu również w dziedzinie ratownictwa wodnego.

DOSTĘPNOŚĆ ZESPOŁÓW WODNYCH W ZALEŻNOŚCI OD RODZAJU UŻYTEJ ŁODZI

Niniejsza praca prezentuje rozległe akweny Borów Tucholskich, których dokładne poznanie w turystyce łodzią wymaga realizacji wyprawy dłuższej niż weekendowa, czyli od 3 dni wzwyż. Region województwa pomorskiego i Borów Tucholskich obfituje w zespoły jezior o znacznych rozbieżnościach z punktu widzenia długości szlaku żeglownego. Zasadnym stało się zatem przedstawienie poruszanego zagadnienia w propono-

⁶ Tamże.

⁷ Tamże.

⁸ Tamże.

⁹ Tamże.

¹⁰ A. Wysocka, *Zaborski Park Krajobrazowy*, Chojnice 2005, s. 55; M. Halter, *Pojezierze Chojnickie*, cz. 1, *Odwiedzamy Jezioro Charzykowskie (Łukomie)*, s. 52, *Żagle* 4/2005; cz. 2, *Tam, gdzie grają żurawie*, s. 62, *Żagle* 5/2005, Murator, Warszawa 2005.

¹¹ M. Halter, *Jeziora Wdzydzkie*, cz. 1, *Jeziora Błękitnego Krzyża*, s. 54, *Żagle* 10/2005; cz. 2, *Gołun – wschodnie ramię krzyża*, s. 64, *Żagle* 11/2005; cz. 3, *Jezioro Radolne*, s. 62, *Żagle* 12/2005; cz. 4, *Wdzydze – Wielka Woda*, s. 66, *Żagle* 1/2006, Murator, Warszawa 2005/2006.

wanych dwóch częściach, z których druga obejmie analizę małych zespołów wodnych przydatnych w turystyce weekendowej, bądź jednodniowej. Zaakcentować należy również, że niniejsze opracowanie zdaje się być pionierskie w swej dziedzinie. Z żeglarskiego (ewentualnie motorowodnego) punktu widzenia, część prezentowanych tu jezior wydaje się być dobrze znana. Tak jest w istocie, ale rozpatrując ich przydatność wyłącznie w turystyce żeglarskiej lub motorowodnej. Zawęży ona obszar wędrówki do łatwo dostępnych dużych przestrzeni wodnych tj. J. Charzykowskie, J. Koronowskie, nie dając szansy, mimo połączeń ciekami wodnymi, na kontynuację wyprawy w stronę kolejnych akwenów. Wymiary bowiem nawet niewielkiego jachtu żaglowego lub motorowego (szczególnie kabina) oraz nieprzydatność tych łodzi do pokonywania odcinków rzek, płytkich cieśnin, czy niskich mostów (poniżej ok. 1 m prześwitu), wykluczają ich udział w dokładniejszej eksploracji akwenów. Tu otwiera się możliwość dalszego zgłębiania akwenu przed łodzią wiosłową¹² lub lekką żaglówką, czy motorówką odkrytopokładową¹³. Zapewni ona porównywalny poziom bezpieczeństwa, zdolności ładunkowe (bagaż, ilość osób na pokładzie) oraz komfort przebywania, jak nieco większe jachty żaglowe i motorowe. Wymienionych tu zalet nie będzie niestety posiadał kajak, stąd pewien odsetek turystów (również wędkarzy!) wybierze łódź wiosłową. Z myślą o nich właśnie powstało niniejsze dwuczęściowe opracowanie. Idąc w przeciwną stronę tychże rozważań, zdawać by się mogło, że znajomość przewodnicka takich akwenów, jak zespół wodny Jeziora Wdzydze, czy zespół wodny Jeziora Charzykowskiego nie budzi najmniejszych zastrzeżeń za sprawą popularności tych akwenów w turystyce kajakowej. Nic bardziej mylnego, bowiem w turystyce kajakowej przeszkody wodne na szlaku nie stanowią nadrzędnej kwestii w planowaniu wyprawy. Dowolną przeszkodę wodną w turystyce kajakowej pokonuje się przenosząc kajak. Turystyka kajakowa kładzie więc główny nacisk na walory krajobrazowe szlaku, czy ewentualną infrastrukturę oraz możliwości logistyczne. Aby łódź wiosłowa (lub lekki jacht) natomiast mogła pokonać dany szlak wodny, musi on spełniać przynajmniej pewne ramowe minimum dostępności i drożności. Łodzi wiosłowej ze względu na wymiary i masę własną (średnio 50 – 150 kg) nie będzie mógł turysta przenieść przez dowolną przeszkodę, jak to ma miejsce w przypadku ok. 20 – kilo-

¹² P. Górski, *Kaszubskim szlakiem*, Polski Caravaning 2(30)/2010, Goldman Press. Tczew 2010, s. 62.

¹³ T. Adelt, *Turystyka...*, dz. cyt., s. 16.

gramowego kajaka, czy nieco tylko cięższej kanadyjki. Przeszkody na szlaku, które zmuszą turystę na łodzi wiosłowej, bądź lekkiej żaglówce, czy motorówce do przerywania wyprawy, to np.: próg wodny, rozległa płycizna, zwłaszcza kamienista (część płycizn lekkie łodzie płaskodenne pokonają nawet będąc pchane po dnie po wstępnym odciążeniu od pasażerów i bagażu), kładka lub most o zbyt małym prześwicie (w zależności od łodzi, lecz średnio ok. 50 cm, pamiętając, że łódź przeciążona zmniejsza wysokość wolnej burty, co można wykorzystać pod bardzo niskimi mostami), a także powalone w poprzek szlaku drzewo, czy inne rzadziej spotykane przeszkody. Stąd właśnie konieczność szczegółowej analizy technicznej szlaków wodnych z punktu widzenia ich drożności dla lekkich jachtów płaskodennych. Niniejsza publikacja ma zatem zadanie przedstawienia dostępnych dla łodzi wiosłowych (warunkowo lekkich żaglówek z możliwością położenia masztu i motorówek) zespołów jezior, których jachty żaglowe lub motorowe nie będą w stanie pokonać ze względu na swoje wymiary, niemożność pływania pod prąd, a także zakaz używania silników spalinowych podyktowany wymogami ochrony przyrody. Warto zaakcentować, że coraz częściej widoczne w terenie łodzie o silnikach elektrycznych, to również łodzie motorowe. Mogą poruszać się one po akwenach objętych zakazem używania silników spalinowych.

WYBRANE ZESPOŁY WODNE

W niniejszej publikacji zaprezentowane zostaną cztery zespoły jezior. Charakterystyczną cechą wszystkich tych zespołów wodnych jest występowanie jednego zdecydowanie dominującego wielkością jeziora (zalewu), które stanowić będzie umowny akwen centralny z możliwością przedostania się łodzią na dalsze mniejsze jeziora. Przedstawione zostaną dwa w całości naturalne (z wyjątkiem spiętrzonego tamą odcinka Brdy Myłof – Męcikał), stąd unikatowe, zespoły jezior województwa pomorskiego, a mianowicie grupa Jeziora Charzykowskiego¹⁴ oraz grupa Jeziora Wdzydze¹⁵. Ze względu na znacznych długości (5 km i więcej) odcinki rzek wymagających technicznie, akweny te będą dostępne praktycznie wyłącznie dla łodzi wiosłowych i kajaków. Przedstawione zostaną także dwa zalewy województwa kujawsko

¹⁴ M. Halter, *Pojezierze Chojnickie...*, dz. cyt., s. 52; A. Wysocka, *Zabrowski Park...*, dz. cyt. s. 55.

¹⁵ M. Halter, *Jeziora Wdzydzkie...*, dz. cyt., s. 54.

– pomorskiego, a mianowicie grupa Jeziora Koronowskiego¹⁶ i grupa Jeziora Żur¹⁷. Ze względu na cieśniny (po jednej na każdym z tych jezior), przez które przerzucono bardzo niskie mosty (prześwity poniżej 1m) akweny te w ujęciu całościowym dostępne będą wyłącznie dla niewielkich łodzi. Jednakże ze względu na brak trudnych technicznie odcinków rzecznych, akweny te można rozpatrywać jako dostępne alternatywnie dla małych łodzi żaglowych i motorowych.

Wszystkie cztery prezentowane w niniejszej pracy grupy jezior znajdują się w jednym w zasadzie jednolitym kompleksie leśnym. Zatem mimo położenia na obszarze różnych województw należy przyjąć, że geograficznie przynależność czterech przedstawionych tu grup jezior zawiera się przynajmniej umownie w zasięgu Borów Tucholskich.

METODA BADAŃ

Przedstawienie szlaków wodnych poprzedzone zostało badaniami terenowymi opartymi na eksperymencie (faktyczne pokonanie trasy łodzią wiosłową typu BL-2, lub motorową typu Microplus 461) oraz obserwacji i pomiarach istotnych parametrów przeszkód wodnych (np. prześwit mostu, płyiczna). Informacje na temat tych akwenów poparte zostały wnikliwą analizą ze szczególnym naciskiem na przesmyki i obiekty utrudniające rejs tj. kładki, mosty, młyny, progi wodne, powalone drzewa, łącznie z pomiarami, dokumentacją fotograficzną, wywiadem z miejscowymi wędkarzami, analizą dokładnych map i dostępnej literatury. W badaniach przeprowadzono także analizę infrastruktury szlaków z akcentem na: miejsca dogodne do wodowania łodzi, wypożyczalnie sprzętu wodnego, możliwości dokonania zaopatrzenia, możliwości biwakowania.

¹⁶ M. Halter, *Jezioro Koronowskie*, dz. cyt., s. 54

¹⁷ P. Górski, *Kaszubskim...*, dz. cyt., s. 62; M. Szabowski, M. Kistowski, *Tucholski Park Krajobrazowy i okolice*, Eko – Kpio, Sopot 2001 (mapa).

WYNIKI BADAŃ

Tabela 1. Charakterystyka geograficzna wybranych zespołów jezior

Jezioro główne zespołu; najkrótsza długość szlaku w km	Położenie oraz interesujące obiekty w sąsiedztwie	Pozostałe jeziora wchodzące w skład zespołu	Kanały lub rzeki w obrębie zespołu; położenie i długość kanału (rzeki); umowny stopień trudności odcinka (1 min. -5 max.)
J. Charzykowskie; ok. 90 km	Kilka km na N od Chojnic i Człuchowa ¹⁸ , Park Narodowy, Bory Tucholskie, pomniki przyrody np. „Dąb Łokietka”, wieża zamkowa w Człuchowie, dawne baszty miejskie w Chojnicach	J. Karsiańskie, J. Witocznno, J. Płesno, J. Małolące, J. Łackie, J. Dybrzk, J. Kosobudno, spiętrzona Brda (Mylof/Męcikał), J. Śluza, J. Parszczonice, J. Długie, J. Księżę, J. Laska J. Szczonok, J. Milachowo, J. Końskie, J. Szczytno, J. Krępsko	Brda: J. Szczytno – J. Charzykowskie ok. 20 km (3); Brda: J. Charzykowskie – J. Karsiańskie ok. 300 m. (2); Brda: J. Karsiańskie – J. Witocznno ok. 2 km (2); Brda: Jez. Witocznno – J. Małolące ok. 3km (3); Brda: J. Łackie – J. Dybrzk ok. 300 m (2); Zbrzyca: J. Witocznno – J. Śluza ok. 5 km (4); Zbrzyca: J. Laska – J. Milachowo (z możliwością wejścia na J. Szczonok) ok. 3,5 km (5)
J. Wdzydze; ok. 40 km	Kilkanaście km na SW od Kościerzyny ¹⁹ ; skansen kolejowy	J. Gołń, J. Radolne, J. Jelenie, J. Cheb, J. Słupino, J. Słupinko, J. Jezierzno, J. Schodno, J. Osty, J. Wyrównno J. Bielawy,	Wda: J. Radolne – J. Słupinko ok. 300 m (1); Wda: J. Słupinko – J. Jezierzno (przez Loryniec) ok. 5 km (5); Wda: J Schodno – J. Osty ok. 1 km (4); Struga łącząca J. Słupinko z J. Słupino ok. 1km (4); Struga łącząca J. Słupino z J. Cheb ok. 100 m (5)
J. Koronowskie ok. 50 km	Rejon Koronowa, ok. 20 km na N od Bydgoszczy	J. Krzywe Kolano, J. Turzynek, J. Strzemno, J. Stoczek, J. Piaseczno, J. Lipkusz, J. Białe	Brda: Zamrzenieca – Piła Młyn ok. 7 km (3);
J. Żur ok. 18 km	3 km na W od m. Osie, 20 km na N od Świecia	J. Wierzchy	Wda, ok. 2 km na N od Tlenia (3)

¹⁸ J. Kwiatek, T. Lijewski, *Leksykon Miast Polskich*. Muza SA, Warszawa 1998.

¹⁹ Tamże.

Tabela 2. Charakterystyka techniczna wybranych zespołów jezior

Jezioro główne grupy	Najtrudniejsze przeszkody na szlaku; ich umiejscowienie i parametry	Miejsca dogodne do wodowania łodzi	Miejsca dogodne do biwakowania
J. Charzykowskie	Brda: Jez. Witoczno – J. Małolackie, most $\varnothing$ 1,5 m, silny prąd; Przesmyk: J. Małolackie – J. Płesno, most $\varnothing$ 1 m; Zbrzyca: J. Witoczno – J. Śluza, most $\varnothing$ > 1 m; Przesmyk: J. Parszczenica – J. Długie, most $\varnothing$ > 1 m; Zbrzyca: J. Łaska - J. Milachowo, most w Widnie $\varnothing$ > 1 m, wartki nurt, ciasne koryto, powalone drzewa i konary w dnie	OW „Cyranka” w Czernicy; Stanica Wodna PTTK – SW kraniec J. Witoczno; Małe Swornegacie, brzeg J. Charzykowskiego; Charzykowy	OW „Cyranka” w Czernicy; N brzeg J. Dybrzk; N zatoka J. Łackiego; Stanica Wodna PTTK – SW kraniec J. Witoczno; E brzeg J. Charzykowskie - Funka, Bachorze oraz brzeg NW; S brzeg Brdy na granicy obszarów polnych i leśnych ok. 5 km na W od J. Charzykowskiego, N brzeg J. Milachowo
J. Wdzydze	Wda: J. Słupinko – J. Jezierzno (przez Loryniec), silny nurt, konary w korycie, drzewa poprzewracane przez bobry w poprzek rzeki, most w Czarlinie i Loryńcu (silny nurt) $\varnothing$ > 1 m; Wda: J. Schodno – J. Osty, most $\varnothing$ 0,8 m; Struga: J. Słupinko - J. Słupino, w połowie most $\varnothing$ 0,8m, wejście na J. Słupino, podwodny próg betonowy na głębokości ok. 0,2 m; Struga łącząca J. Słupino z J. Cheb, most od dna do przęsła 0,6 m	Wdzydze Kiszewskie przystań „U Grzegorza”, OW „Portus”	Łąki Wdy w rejonie Czarliny; łąki i kwatery agroturystyczne J. Słupino; W brzeg J. Wdzydze, OW „Portus”
J. Koronowskie	Most $\varnothing$ 0,8 m oddzielający zalew od J. Stoczek	Pieczyska, Sokole - Kuźnica	Sokole – Kuźnica, cypel W brzegu J. Trzemeszno, Krówka
J. Żur	Most $\varnothing$ 1 m oddzielający zalew od J. Wierzchy	Tleń, Grzybek	Tleń, Grzybek, E brzeg Wdy, E brzeg S części zalewu

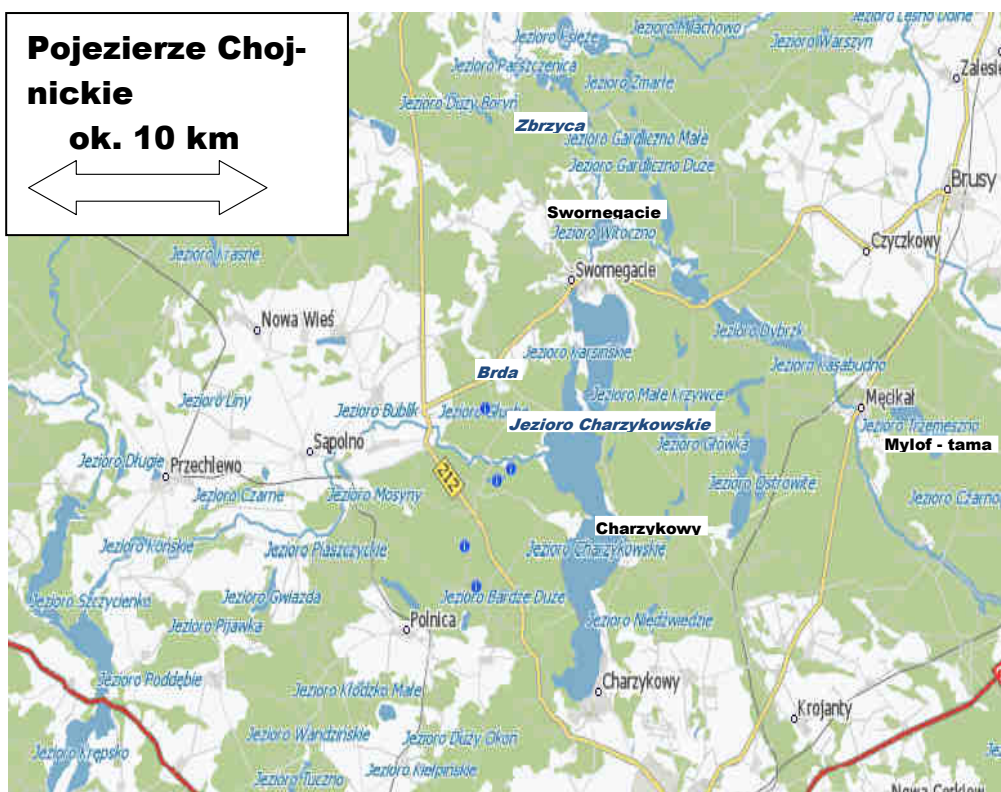
Tabela 3. Charakterystyka logistyczna wybranych zespołów jezior

Jezioro główne zespołu	Miejscowości z możliwością zaopatrzenia (sklep)	Wypożyczalnie sprzętu wodnego
J. Charzykowskie	Myłof, Męcikał, Drzewicz, Swornegacie, Małe Swornegacie, Charzykowy, Laska (nietypowe godziny pracy), Sępólno Czluchowskie, Konarzyny, Jemielno	OW „Cyranka” w Czernicy, Charzykowy, Funka
J. Wdzydze	Wdzydze Tucholskie, Wdzydze Kiszewskie, Loryniec	Wdzydze Kiszewskie, przystań „U Grzegorza”, OW „Portus”
J. Koronowskie	Pieczyska, Koronowo - 1km na N od mostu, W brzeg zalewu, Sokole – Kuźnica, W brzeg zalewu.	Pieczyska
J. Żur	Tleń	Tleń

GLÓWNE PRZESZKODY NA SZLAKACH – ANALIZA SZCZEGÓŁOWA

Zespoły wodne przedstawione zostały w granicach dostępnych dla łodzi wiosłowych (ew. dla lekkich jachtów), stąd wystąpienie przeszkód na szlaku uniemożliwiających dalszą żeglugę oznacza tu zakończenie trasy. W konsekwencji przeszkody wodne ograniczające możliwość dalszej wędrówki np. tamy, nie są tu szczegółowo analizowane, ponieważ nie przewiduje się ich pokonywania. Natomiast najważniejsze przeszkody utrudniające rejs, lecz możliwe do sforsowania, przedstawione są poniżej. Odcinki rzek opatrzone umowną oceną trudności z punktu widzenia łodzi wiosłowej w skali 1 – 5 podaną w nawiasach. W nawiasach obok tytułowych akwenów podano orientacyjną ilość dni niezbędną do poznania całego akwenu w turystyce łodzią wiosłową.

Grupa Jeziora Charzykowskiego (13 dni)



Źródło: <http://www.mapgo.pl>

1. Odcinek Brdy²⁰ J. Szczytno – J. Charzykowskie ok. 20 km (3).

Charakteryzuje się w miarę łagodnym przebiegiem rzeki (stały umiarkowany nurt, regularna szerokość koryta rzeki, która obficie meandruje). Utrudnieniami w wędrówce mogą być co najwyżej dwa drewniane mosty o prześwitach ok. 1,5 m. (fot. 1, 2). Łączna ilość mostów na tym odcinku wynosi 8 lecz większość z nich nie stanowi żadnej uciążliwości.

²⁰ A. Wysocka, Zaborski ..., dz. cyt., s. 55.



fot. 1



fot. 2

2. Odcinek Brdy J. Charzykowskie – J. Karsieńskie ok. 300 m. (2).

Rzeka szeroka o umiarkowanym nurcie bez istotnych utrudnień. Jeden most o komfortowym prześwicie.

3. Odcinek Brdy J. Karsieńskie – J. Witoczno ok. 2 km (2).

Rzeka szeroka o umiarkowanym nurcie bez istotnych utrudnień. Jeden most drewniany o prześwicie ok. 1,6 m (fot. 3), drugi o komfortowym prześwicie.



fot. 3



fot. 4

4. Odcinek Brdy Jez. Witoczno – J. Małoląckie ok. 3 km (3).

Rzeka szeroka o żywym nurcie bez istotnych utrudnień. Jeden most drewniany o prześwicie ok. 1,5 m (fot. 4), w rejonie którego rzeka odczuwalnie przyspiesza.

5. Przesmyk pomiędzy J. Małoląckim, a J. Płesno. (1).

Nurt nieodczuwalny. Przesmyk ograniczony drewnianym mostem o prześwicie ok. 1 m (fot. 5).



fot. 5



fot. 6

6. Odcinek Brdy J. Łąckie – J. Dybrzk ok. 300 m (2).

Rzeka szeroka o umiarkowanym nurcie bez istotnych utrudnień. Jeden most o komfortowym prześwicie.

7. Odcinek spiętrzonej Brdy J. Kosobudno – Myłof ok. 7 km (1 pod mostami 2).

Rzeka praktycznie bez nurtu, który daje się odczuć wyłącznie pod mostami w Męcikale. Mosty te (2 szt.) nie stanowią utrudnienia, gdyż są sporych rozmiarów.

8. Odcinek Zbrzycy²¹ J. Witoczno – J. Śluza ok. 5 km (4).

Rzeka o wartkim nurcie, wymagającym znacznego wysiłku i wprawy w pokonywaniu odcinka pod prąd. Szerokość regularna, sporadyczne niezbyt uciążliwe przeszkody w postaci konarów drzew w korycie rzeki. Jeden most o komfortowym prześwicie, drugi drewniany o prześwicie powyżej 1 m (fot. 6) niedaleko J. Witoczno (ok. 300 m).

²¹ Tamże, s. 55.

9. Przesmyk pomiędzy J. Parszczenica, a J. Długie (1).

Jedynym ograniczeniem jest prześwit nieco ponad 1 m stalowego mostu (fot. 7). Nurt minimalny.



fot. 7



fot. 8

10. Odcinek Zbrzycy J. Laska – most w Lasce ok. 600 m (4).

Wartki nurt, konary w korycie rzeki.

11. Odcinek Zbrzycy: most w Lasce – J. Milachowo (z możliwością wejścia na J. Szczonek) ok. 3 km (5).

Most w Lasce nie stawiający ograniczeń, most stalowy w Widnie o prześwicie nieco ponad 1 m (fot. 8). Wartki nurt, ciasne koryto rzeki z wąskimi przejściami w trzcinach przed wejściem na J. Milachowo. Ciasne meandry, konary drzew w korycie, czasem całe drzewa położone przez bobry w poprzek na całej szerokości rzeki (fot. 9).



fot. 9



fot. 10

Grupa Jeziora Wdzydze (6 dni)



Źródło: <http://www.mapgo.pl>

1. Odcinek Wdy J. Radolne – J. Stupinko ok. 300 m (1).

Komfortowa szerokość rzeki, nurt łagodny, most drewniany o prześwicie ok. 2 m nie stawiający istotnych ograniczeń (fot. 10).



fot. 11



fot. 12

2. Odcinek Wdy J. Słupinko – J. Jezierzno (przez Loryniec) ok. 5 km (5).

W rejonie Czarliny rzeka silnie meandrująca o komfortowej szerokości i umiarkowanym nurcie. Od drewnianego mostu za Czarliną o prześwicie nieco ponad 1 m (fot. 11), rzeka staje się wyjątkowo trudna do pokonania za sprawą silnego nurtu, oraz konarów w korycie, a także drzew poprzewracanych przez bobry w poprzek rzeki na całej jej szerokości (fot. 12, 13).

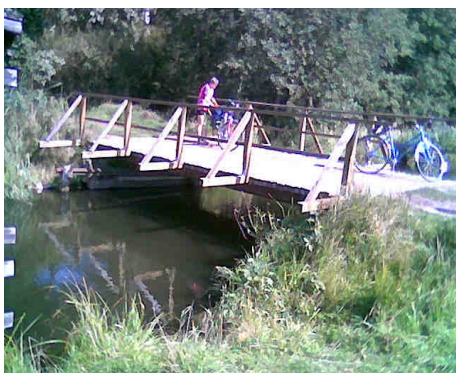


fot. 13



fot. 14

W Loryńcu betonowy most (fot. 14) o prześwicie ok.1 m (bardzo wartki nurt, płytko), dalej za skrzyżowaniem z Trzebiochą, most o nieco większym prześwicie.



fot. 15



fot. 16

3. Odcinek Wdy J. Schodno – J. Osty ok. 1 km (4).

Ok. 100 m za J. Schodno, drewniany most na stalowych przęsłach o prześwicie ok. 0,8 m (fot. 15). Wda na tym łukowym odcinku nieco łagodnieje.

4. Struga łącząca J. Słupinko z J. Słupino ok. 1 km (4).

Struga wyjątkowo wąska (fot. 16) przegrodzona w połowie swej długości betonowym mostem o prześwicie ok. 0,8 m (fot. 17). Nurt schodzi na dalszy plan. W rejonie wejście na J. Słupino, podwodny próg betonowy na głębokości ok. 0,2 m.



fot. 17



fot. 18

5. Struga łącząca J. Słupino z J. Cheb ok. 100 m (5).

Struga wyjątkowo wąska (fot. 19), przegrodzona w połowie swej długości drewnianym mostem (fot. 18), w którym odległość od przęsła do dna strugi wynosi zaledwie ok. 0,6 m (0,3 m prześwit i 0,3 m głębokość wody). Przeszkodę tę sforsować mogą bardzo niskie łodzie.



fot. 19



fot. 20

Grupa J. Koronowskiego (8 dni)



Źródło: <http://www.mapgo.pl>

Akwen główny J. Koronowskiego oferuje dziesiątki kilometrów bardzo urozmaiconej żeglugi wzdłuż ponadprzeciętnie rozwiniętej linii brzegowej. Na akwenu głównym znajdują się dwa spore mosty oraz prom, lecz nie są to utrudnienia żeglugowe. Na Północy istnieje możliwość w miarę łatwego wejścia w odcinek Brdy do Piły Młyńskiej. Istnieje także możliwość w rejonie Sokolej Kuźnicy odejścia na Zachód w dawne koryto Krówki (będące dziś częścią zalewu), by za betonowym mostem o prześwicie 0,8 m (fot. 20) wpłynąć na dalsze jeziora (J. Stoczek, J. Piaseczno).

Grupa Jeziora Żur (4 dni)



Źródło: <http://www.mapgo.pl>

Podobnie, jak w przypadku J. Koronowskiego, akwen główny J. Żur oferuje wiele kilometrów spokojnej żeglugi wzdłuż urozmaiconej linii brzegowej. W centralnej części akwenu przebiega betonowo-stalowy most o prześwicie ok. 2 m (fot. 21) prowadzący do osady campingowej Grzybek. W rejonie Tlenia napotkamy dalsze dwa mosty nie utrudniające żeglugi. Na Północ od Tlenia warto zapuścić się we Wdę, która początkowo nie jest uciążliwa. Na Zachodzie otwiera się możliwość dotarcia do J. Wierzchy, po przełynięciu pod betonowym mostem o prześwicie ok. 1,0 m (fot. 22).



fot. 21



fot. 22

WNIOSKI

Turystyka wodna w szerokim rozumieniu tego pojęcia jest popularna w Polsce i na świecie, a zwłaszcza w krajach Europy Zachodniej. Popularność tej formy aktywnego wypoczynku, ma jednak swoje ściśle określone ramy. Masowo odwiedzane i powszechnie znane są Wielkie Jeziora Mazurskie. Uprawiana jest w ich rejonie głównie turystyka żeglarska i (przybierająca w ostatnich latach na znaczeniu) motorowodna. Również turystyka kajakowa na szlakach propagowanych przez literaturę i media zdaje się być popularna. Pozostaje jednakże mnóstwo wspaniałych akwenów w Polsce mało znanych i wybitnie atrakcyjnych krajobrazowo, których turyści wodni praktycznie nie odwiedzają z braku wiedzy na ich temat. Akweny te, oprócz walorów krajobrazowych i wielu kilometrów ciekawych szlaków wodnych oferują często dogodność komunikacyjną i logistyczną, nienaganną infrastrukturę, wysokiej klasy czystość wód itp. Zadaniem niniejszej publikacji jest zwrócenie uwagi turystów wodnych w stronę właśnie takich akwenów. Ukazując tak znaczną ilość zespołów wodnych atrakcyjnych z punktu widzenia wodnej turystyki wędrownej tylko w województwie pomorskim i w Borach Tucholskich, sygnalizuje się ich jeszcze wielokroć większą objętość w skali całego kraju. Publikacja niniejsza niech będzie dla turystów wodnych zachętą do odwiedzania przedstawionych tu akwenów, jak i poszerzania swej wiedzy o inne, nie wspomniane tu atrakcyjne zespoły wód śródlądowych Polski.

Równie ważnym akcentem niniejszej pracy, jest skierowanie uwagi turysty w stronę łodzi wiosłowych, jako środka uniwersalnego w turystyce wodnej²². Dobra łódź wiosłowa zapewnia bezpieczeństwo (wysoka fala, tury-

²² P. Górski, *Kaszubskim...*, dz. cyt., s. 62.

styka z dziećmi) i ładowność na poziomie niewielkiego jachtu. Zalet tych z pewnością nie zaoferuje nam tak popularny kajak. Z kajakiem natomiast łódź wiosłowa będzie miała wspólną małą masę przekładającą się na mobilność transportową i zwinność w terenie. Również łatwość obsługi poprzez przemieszczanie łodzi za pomocą własnych mięśni skutkować będzie bezawaryjnością mechaniczną i niskimi kosztami eksploatacji, czyniąc z łódki wiosłowej środek transportu dla każdego. Koszty zakupu łodzi wiosłowej, bądź też jej wypożyczenia są symboliczne, czyniąc ją dostępną absolutnie dla każdego, nawet dla osób uczących się i nie posiadających własnych dochodów. Cena nowej łodzi wiosłowej jest porównywalna z ceną kajaka (1-3 tys. złotych), natomiast koszt wynajmu łodzi wiosłowej jest w przeliczeniu na osobę zdecydowanie najniższy ze wszystkich możliwych środków turystycznego transportu wodnego (jachty żaglowe, motorowe, kajaki). Koszt wynajmu czteroosobowej łódki wiosłowej w rejonach prezentowanych w niniejszej pracy to średnio jedynie ok. 30 zł na dobę. Największym jednak walorem łodzi wiosłowej wydaje się być jej niezaprzeczalna rola w pro-zdrowotnej aktywności ruchowej. **Wysiłek fizyczny w turystyce wiosłowej umożliwia kształtowanie, wytrzymałości, siły i sylwetki naszego organizmu** oferując możliwość bezpłatnego, bezawaryjnego i ekologicznego dotarcia w miejsca, do których żaden jacht nie odważy się zbliżyć.

Ponadto należy dodać, że bardzo małe jachty żaglowe i motorowe (zwykle bez kabin, płaskodenne i nie przekraczające granicznej masy własnej ok. 0,5 tony) również są w stanie zmierzyć się z niektórymi prezentowanymi tu szlakami wodnymi. Ze względu na niewielką masę własną oraz uniwersalną konstrukcję (niska burta, nierzadko wyposażenie w dulki) mogą być one na krótkich odcinkach przemieszczane również przy pomocy wioseł lub pagajów, a także za pomocą małych silników elektrycznych umożliwiających pływanie w zgodzie z naturą również w strefach ciszy.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Adelt T., *Turystyka motorowodna dla wtajemniczonych*, Sport i Turystyka, Warszawa 1985.
- [2] Górski P., *Kaszubskim szlakiem*, Polski Caravaning 2(30)/2010, Goldman Press, Tczew 2010.
- [3] Górski P., *Żur – Jezioro wśród lasów*, Żagle 6/2010, Murator, Warszawa 2010.

- [4] Kądziołka J., Kocimowski K., Wołonciej E., *Świat w Liczbach*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1992.
- [5] Kwiatek J., Lijewski T., *Leksykon Miast Polskich*, Muza SA, Warszawa 1998.
- [6] Szabowski M., Kistowski M., *Tucholski Park Krajobrazowy i okolice*. Eko – Kpio, Sopot 2001.
- [7] Wysocka A., *Zaborski Park Krajobrazowy*. Standruk, Chojnice 2005.
- [8] Halter M., *Jezioro Koronowskie*, cz. 1, *Szczęśliwa dolina*, Żagle 11/2004; cz. 2, *Woda, las i cisza*, Żagle 12/2004; cz. 3, *Dalej już tylko Brda*, Żagle 1/2005, Murator, Warszawa 2004/2005.
- [9] Halter M., *Pojezierze Chojnickie*, cz. 1, *Odwiedzamy Jezioro Charzykowskie (Łukomie)*, Żagle 4/2005; cz. 2, *Tam, gdzie grają żurawie*, Żagle 5/2005, Murator, Warszawa 2005.
- [10] Halter M., *Jeziora Wdzydzkie*, cz. 1, *Jeziora Błękitnego Krzyża*, Żagle 10/2005; cz. 2, *Gołun – wschodnie ramię krzyża*, Żagle 11/2005; cz. 3, *Jezioro Radolne*, Żagle 12/2005; cz. 4, *Wdzydze – Wielka Woda*, Żagle 1/2006, Murator, Warszawa 2005/2006.
- [11] Mapy pogładowe: <http://www.mapgo.pl>

ABSTRACT

The article presents selected groups of lakes in Bory Tucholskie accessible for light flat-bottomed yachts used in long-lasting tourism. The aim of this work is to present the unknown lakes to water tourists to encourage them to sail there in rowing boats, light flat-bottom sailing boats or light flat-bottom motor yachts. The natural lakes (the groups of Charzykowskie Lake and Wdzydze Lake) as well as the man-made lakes (Koronowskie Lake and Żur Lake) are presented here. The length of sailing routes on these lakes allows to sail for several days and enjoy the unspoilt scenery, clean water and use the facilities designed for tourists (rest centers offering water equipment, shops, places for launching boats and bivouacking) which are quite satisfying in numbers. The information presented here has been gathered during a research (analysis of the routes, measuring of the major water obstacles i.e. shallows, clearance of bridges) – an actual cruise in a rowing boat type BL-2 and motor yacht Microplus 461.

The aim of this work is also presentation of a rowing boat as a universal means of transport on water suitable for everyone. A rowing boat due to its light weight, dimensions and easiness in use enables to swim on the lakes usually described as accessible exclusively for

kayaks. A rowing boat, contrary to kayaks, is safe (stable, resistant to waves, safe for children and the elders), more comfortable and offers more loading possibilities.

Key words:

tourism, lake, man-made lake, rowing boat, Kaszuby Lake District, water routes, sailing, Bory Tucholskie.

Recenzent prof. dr hab. Antoni Komorowski