

**KOMISJA TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ
ZG PTTK**

BIULETYN



Luty 2019 r.

NR

36



Za dwadzieścia lat bardziej będziesz żałował tego,
czego nie zrobiłeś, niż tego, co zrobiłeś.
Więc odwiąż liny, opuść bezpieczną przystań.
Złap w żagle pomysłówne wiatry.
Podróżuj, śnij, odkrywaj.

Mark Twain



Z życia Komisji

Komisja Turystyki Żeglarskiej - kadencja 2018-2022

24 lutego 2018 roku w Warszawie odbyła się Krajowa Konferencja Turystyki Żeglarskiej PTTK, która dokonała wyboru członków Komisji Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK na kolejną kadencję. Skład Kadencji został zatwierdzony przez Zarząd Główny PTTK w dniu 10 marca 2018.

Uchwała nr 55/XIX/2018 Zarządu Głównego PTTK z 10 marca 2018 r.

w sprawie zatwierdzenia składu Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK

Na podstawie art. 35 ust. 1 i 2 Statutu PTTK oraz § 7 Regulaminu Wzorcowego Komisji, Rad i Zespołów ZG PTTK, Zarząd Główny PTTK:

§1

Zatwierdza następujący skład Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK wybranej przez Krajową Konferencję Turystyki Żeglarskiej w dniu 24 lutego 2018 r. w Warszawie:

1. Wojciech Skóra – przewodniczący
2. Paweł Czudowski – wiceprzewodniczący
3. Barbara Kalinowska – sekretarz
4. Maciej Grzemski
5. Józef Kwaśniewicz
6. Józef Ostrowicz
7. Mariusz Sulewski

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



Wnioski Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej do pracy w XIX kadencji.

W trakcie Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej przyjęto do realizacji przez Komisję Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK w XIX kadencji następujące wnioski:

1. Ustanowić i opracować regulamin odznaki "Żeglarska Rodzina"
2. Dokonać zmian w regulaminie ŻOT w zakresie przyznawania odznaki:
 - a) dla dzieci do lat 12;
 - b) dla zdobywców dużej złotej ŻOT z trzema lub więcej szmaragdami.
3. Rozważyć możliwość weryfikacji ŻOT drogą elektroniczną;
4. Przygotować i wdrożyć konkurs pn. „Przyjaciel ŻOT”;
5. Kontynuować promocję żeglarstwa PTTK indywidualnego i rodzinnego, a w klubach organizacyjnych – imprezy żeglarskie;
6. Opracować i rozpowszechnić Dekalog Turysty Żeglarza;
7. Opracować zasady konkursu „Indywidualny Rejs Roku”, ustanowić formę wyróżnienia i sposobu publikacji wyników;
8. Dotrzeć do instytucji, stowarzyszeń, związków osób niepełnosprawnych z informacją o ŻOT PTTK.





*Skład Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK:
od lewej Józef Kwaśniewicz, Józef Ostrowicz, Paweł Czudowski, Wojciech Skóra
(Przewodniczący), Barbara Kalinowska, Mariusz Sulewski.*



Wydarzenia turystyczno-żeglarskie



Subiektywna relacja z XXXIX Rodzinnego Rejsu Żeglarsko - Motorowodnego PTTK „Szlakami Pamięci 1918-2018, Wielka Pętla Wielkopolski”

Moje wyobrażenia o pływaniu po polskich rzekach, pomimo wieloletniego doświadczenia, po tegorocznym rejsie uległy sporemu przewartościowaniu i to nie tylko od jej technicznej strony.

Zeszłoroczny rejs po Wiśle, a raczej niebieskiej kresce na mapie, gdyż od ujścia Przemszy do Wisły, czyli tzw. „km O” do Warszawy, więcej pchaliśmy łódzie niż płyaliśmy. Na tym odcinku był to zdecydowanie rejs pieszo-żeglarski.

Tegoroczny rejs „Szlakami Pamięci” upamiętniający 100 lecie odzyskania Niepodległości i zwycięskiego Powstania Wielkopolskiego, miał być z założenia imprezą łatwiejszą, przyjemniejszą i promocyjną dla tego szlaku, z bardzo licznym udziałem załóg z całej Polski. Miał odbywać się pod honorowym patronatem Prezesów Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej i Związku Miast i Gmin Nadnoteckich.

Kilkumiesięczne przygotowania organizacyjne, uzgodnienia z władzami samorządowymi na trasie rejsu, gestorami przystani, gospodarzami historycznych i przyrodniczych atrakcji zakończyły się już w maju. Ale czym bliżej terminu rozpoczęcia rejsu, tym większe miałem obawy o realizację przygotowanego harmonogramu. Nietypowa, bardzo ciepła pogoda już od końca kwietnia, miała ogromny wpływ na poziom wody w rzekach. Nie obawiałem się w zasadzie, skanalizowanej przez kilkanaście śluz Noteci, a wolno płynącej Warty. I w jednym i w drugim przypadku moje obawy przybrały bardzo czarne barwy.

W miarę zbliżania się daty rozpoczęcia rejsu w Ślesinie, ze względu na zbyt duże zanurzenie jednostek ubywało mi załóg chcących wziąć udział w imprezie. Każdy dzień to 2-3, 5 cm mniej wody w Warcie i nawet telefony do RZGW w Poznaniu, zarządcy zbiornika retencyjnego w Jeziorsku, w początkowym jej biegu, nie wiele dawały. Wody ubywa i nie ma, co dopuścić do rzeki. Szybka analiza miejsc, gdzie można jeszcze rozpocząć rejs, nie napawa mnie optymistycznie, nie jest dobrze. Mój stres zaczyna narastać. Sprawdzając już codziennie stany wody na wodowskazie Morzysław musiałem przygotować plan „B” a nawet „C” nowego miejsca rozpoczęcia rejsu. Zgodnie z ustalonym harmonogramem rejsu, następnym po Ślesinie miejscem postoju jest Konin, dalej Łąd, Nowe Miasto nad Wartą i Śrem.

Ślesin to doskonałe miejsce, położone nad jez. Ślesińskim i Mikorzyńskim, na trasie kanału Gopło-Warta, z łatwym dojazdem z każdej strony Polski. Dobrze zagospodarowana przystań ze stacjonarnym dźwigiem, a umiejętności i wiedza bosmanów to gwarancja szybkiego rozładunku łodzi i ich ustawienie w mocno zapchanej Marinie. Niestety zaraz po śluzie Morzysław wypływa się na Wartę, rzekę w tym miejscu jeszcze płytką, a przede wszystkim kamienistą. Pływanie w takim miejscu na silnikach to wielka ruletka, a miejscami horror.

Konin natomiast nie ma miejsca do wyslipowania łodzi, Łąd to samo. Dopiero na terenie prywatnej Mariny Pod Czarnym Bocianem w Nowym Mieście jest porząd-



ny betonowy slip, ale dalej w rzece może być mało wody. Plan „C” to Śrem, nie zbyt wygodnie, tylko slipowanie z przyczep, ale przynajmniej dno już w miarę piaszczyste. Teoretycznie, czym dalej od źródeł rzeki tym wody powinno być więcej, czyli to, na co liczymy. Nic bardziej mylnego, czego dowodem był tegoroczny rejs.

Odpowiedzialność za uczestników i ich sprzęt (jakże łatwo coś urwać lub rozbić) robi swoje, jeszcze nigdy organizując nawet liczniejsze rejsy, nie byłem tak zestresowany jak teraz. Nie chcąc niepotrzebnie przekazywać złych wieści uczestnikom rejsu, sam muszę podjąć decyzje. Wpływ na ostateczne rozstrzygnięcie dotyczące miejsca rozpoczęcia rejsu miała obiecana pomoc ze strony RZGW Poznań. Dopuszczą nam ze zbiornika w Jeziorsku kilka cm wody, na czas naszego płynięcia pomiędzy Koninem a Łądem. Dla łodzi płaskodennych to dużo, bo choć wydaje się to śmieszne, to może się liczyć każdy centymetr zanurzenia. Dodatkowo poprosiłem załogi, aby ograniczyły na te pierwsze dwa, trzy odcinki ilość wody i paliwa w zbiornikach.

W dniu 23 czerwca w godzinach rannych wszyscy rejsowicze meldują się w Ślesinie i po bardzo sprawnej akcji wodowania łodzi gotowi są na rozpoczęcie rejsu. Przy udziale burmistrza i władz miasta Ślesin, zaproszonych gości, na czele z przedstawicielami patronów honorowych rejsu, załóg, które ze względu na zbyt duże zanurzenie własnych jednostek nie mogą wsiąść udziału w rejsie (potem się okazało, że cztery jednostki płynąc Notecią czekały na nasze spotkanie w Gorzowie Wielkopolskim), wręczone zostają uczestnikom rejsu imienne certyfikaty jego rozpoczęcia oraz pamiątkowe statuetki ufundowane przez władze miasta.



Wieczorem, aby świętować Noc Kupały wypływamy dwoma łodziami na jezioro, puszczamy wianki, zapalamy pochodnie i w znakomitych humorach wracamy na przystań.



„Prawdziwy” rejs naprawdę zaczyna się w dniu następnym od krótkiej odprawy sterników. Piętnaście łodzi, w tym jedna załoga z Ukrainy i jedna z mieszaną załogą polsko-niemiecką, ustawiają się w szyku marszowym, szybko pokonują jez. Ślesińskie, potem jez. Pątnowskie by zgłosić się na dwie śluzy w Pątnowie i Morzysławiu oddzielające nas od Warty.

Pierwsze ustawienie łodzi w śluzie zajmuje nam trochę czasu, ale szybkie poznanie zasad panujących podczas śluzowania, zdecydowanie skraca czas przebywania w komorze już następnej śluzy. Potem wyjście na Wartę i natychmiastowe zetknięcie się z prądem, piachem i kamieniami. Cumowanie przy Konińskich Bulwarach jest bardziej umowne niż faktyczne, stoimy przy piaszczystym brzegu pomiędzy dwoma mostami, gdyż do samych bulwarów nie da się dopłynąć. Tak ktoś je zaprojektował i ktoś wydał zgodę na ich budowę. Do sanitariatów daleko i jak to często bywa zamknięte w godz.22.00-7.00. Życzę dużo samozaparcia wodniakom chcący skorzystać z takiego udogodnienia. Szkoda, bo miasto jest ładne i warto zatrzymać się na dłużej niż chwila. Te niedogodności zrekompensowała nam możliwość zwiedzenia miasta z przewodnikiem.



Najbardziej obawiałem się, znając z poprzednich rejsów, bardzo kamienistego odcinka do Łądu. W tym roku okazał się trudny i uciążliwy, ale na szczęście do przepłynięcia. Kilka łodzi, po raz pierwszy biorący udział w rzeczny rejsie, musiało przejść przyspieszony kurs „czytania” rzeki, szukania nurtu, poznawania możliwości własnych łodzi oraz technik zejścia z mielizn i kamiennych raf oraz przyswoić sobie umiejętności ich wykorzystania. Niezmiernie ważna w tym przypadku była również zdolność wzajemnej współpracy i pomocy.

Po przyplynięciu do Mariny Łąd – jednej z pierwszych nagrodzonych w konkursie „Nagroda Przyjaznego Brzegu”, spotykamy jej właściciela - Mirosława Słowińskiego, współautora obok Grzegorza Nadolnego doskonale opracowanej i wydanej locji „Wielka Pętla Wielkopolski”, wydanej w 2007 r. Długo rozmawiamy o tym, co się zmieniło ostatnimi czasy na Warcie, jakie są zagrożenia dla dalszego rozwoju, jak pomocna jest administracja wodna. Wnioski nie są aż tak optymistyczne jakby się mogło wydawać przy pierwszej ocenie. Z jednej strony powstało kilka, różnej wielkości prywatnych przystani, gdzie można zacumować, odpocząć, zrobić ekologiczne zakupy, dalej, kilka nadwarciańskich stowarzyszeń wodnych chce budować lub rozbudowuje swoje nadrzeczne siedziby, coraz liczniejsze samorządy zauważają, że mają „swoją” wodę. Z drugiej strony zawirowania prawne, zagmatwane przepisy, nie do końca zrozumiałe, bo nieprzemyślane decyzje w sprawie podatków i innych pochodnych opłat mogą zniechęcić lub wręcz zablokować pomysły największych entuzjastów turystyki wodnej. Wydawało się, że wreszcie przerwany został zaczarowany

krąg niemocy, nikt nie pływa, bo nie ma gdzie zacumować, nikt nie buduje, bo nikt nie pływał. Banał, ale zaczynający działać w drugą stronę.

Jeszcze inna rzecz dająca się zauważyć, zbyt duży hurraoptymizm przy projektowaniu przyszłych przystani. Za duże, często bez należytego zabezpieczenia przed zmiennymi stanami wody, z przerośniętymi zapleczeniami socjalnymi i technicznymi, a przede wszystkim bez konkretnego wykorzystania poza sezonem letnim, czyli wiecznie deficytowe. Wydaje się, że nikt nie zadaje sobie trudu skonsultowania swoich pomysłów z wodniakami i nie mówię tu o miejscowych lobbystach. Projektant zaprojektuje jak zażyczy sobie inwestor, a potem się okazuje, że slip to prawie skocznia narciarska, dźwig jest za niski albo nie sięga do wody przy niższych jej stanach, na nabrzeżach nie ma polerów cumowniczych, gdzie indziej ktoś zaprojektował kabinę prysznicową razem z WC. Potem jest ubaw po pachy, osobiście znam niestety takie przykłady. Pieniądze to nie wszystko, trzeba je jeszcze mądrze spożytkować.

W Łądzie witamy, równolegle z nami płynących w swoim rejsie na 80 metrowej tratwie, flisaków z Ulanowa nad Sanem. Jeszcze kilka razy podczas postojów w nadwarciańskich miejscowościach będziemy się spotykać i wymieniać wrażenia z przebytej trasy.

Clou wieczornej biesiady w Łądzie był wielgachny, pieczony prosiak serwowany przez Panią Gosię, który wywołał ogromne zainteresowanie uczestników rejsu i szybko znikł z brytfanny, dosłownie wyspany do ostatniej kostki.



Odcinek do Nowego Miasta nad Wartą raczej bez żadnych przygód, nawigację zdecydowanie ułatwiało nam nowe oznakowanie szlaku ustawione specjalnie przed naszym rejsem przez RZGW Poznań. W tym miejscu szczególne podziękowania dla zarządców polskich wód, którym nie często zdarza mi się dziękować za cokolwiek.

Droga do Śremu, która miała z założenia być tylko formalnością okazała się istnym horrorem. Tak płytko, z niezliczonymi łachami i uciekającym od jednego brzegu na drugi nurtem jeszcze w tym rejsie nie było. Co kilkaset, niekiedy, co kilkadziesiąt metrów przycieramy łodziami po piaszczystym dnie lub podskakujemy na kamiennych rafach. O ile jednostki mieczowe mają jeszcze ułatwione zadanie, o tyle łodzie



posiadające fałszył lub zabudowane silniki zaburtowe muszą się wykazać ogromnym kunsztem żeglarskim i mieć dużą dozę szczęścia. Wyciągamy się linami wiele razy z piaszczystych lub kamiennych pułapek.

Z dużym niedoczasem cumujemy częściowo w Marinie Stowarzyszenia Wodniacy Śrem, częściowo z braku miejsc na nurcie.



Kolejny dzień to biwak w Puszczykówku i choć brak tu najprostszej infrastruktury brzegowej, obowiązkowe zwiedzanie Muzeum A. Fiedlera w pełni rekompensuje wszystkie niedogodności. A muzeum i jego olbrzymia różnorodność i obszerność zbiorów to inna historia na długą opowieść.

Do tej pory pogoda nam sprzyja, jest ciepło z drobnymi, krótkotrwałymi opadami mżawki niż deszczu i prawie bezwietrznie. Zmienia się to w Poznaniu, robi się niesamowicie zimno (wieczorem wszyscy na łodziach się dogrzewamy) i bardzo wietrznie. Przewidziana na piątkowy wieczór parada jednostek i różnych pływadeł daje się nam mocno we znaki. Zimny i silny, wiejący od tyłu wiatr na rzece, przedłużająca się oficjalna część uroczystości powoduje spore zamieszanie wśród oczekujących na wodzie jednostek. Na szczęście nikomu z uczestników parady nic się nie stało, ale dopiero po godz. 23.00 cumujemy ponownie w Starym Porcie na Garbarach.



Tutaj ponownie mała dygresja, jeszcze raz potwierdza się moja wieloletnia obserwacja z rejsów. W żadnym z największych Polskich miast zlokalizowanych nad rzekami nie ma z prawdziwego zdarzenia przystani dla turystów wodnych, pływających czymś większym niż kajaki. Przykłady?: Kraków - istna pustynia, Warszawa - Kanał Czerniakowski, ze stałe zamulonym wejściem i wiecznie zajętymi miejscami przez rezydentów, w większości to jednostki służące do wędkowania, Poznań to samo, ale w mniejszej skali. Bydgoszcz – kilka miejsc z toaletami w pobliskim hotelu.

Nie wspomnę o jakiegokolwiek dedykowanej infrastrukturze brzegowej, nie warto, bo jej nie ma. Marudzę- może?

Dwa dni pobytu w Poznaniu na pewno zapamiętamy z dwóch rzeczy; zimnej i wietrznej pogody oraz uroczystości złożenia kwiatów i zniczy przy Pomniku Powstańców Wielkopolskich. Chcieliśmy w ten sposób oddać cześć uczestnikom jedyne go zwycięskiego powstania i uczcić 100 lecie odzyskania Niepodległości przez Polskę. Uroczystość, pomimo, że bardzo symboliczna była wzruszająca i skłoniła do refleksji na temat wolności, równego traktowania wszystkich obywateli, przestrzegania prawa i konstytucji. Długo jeszcze po powrocie do Portu dyskutowaliśmy nad tymi fundamentalnymi prawami i skutkami ich nie przestrzegania lub interpretacji wyłącznie dla własnych potrzeb.



W Obornikach zostaliśmy bardzo gościnnie przyjęci przez władze miasta i przedstawiciele bardzo prężnie działającego Stowarzyszenia „Aplaga”, po zimnych poznańskich dniach z przyjemnością skorzystaliśmy z możliwości wygrzania się w basenach Centrum Rekreacji Oborniki. Z ogromnym zaciekawieniem oglądałem wizualizację i wsłuchiwałem się w przekazywane szczegóły budowy przyszłej Mariny mającej powstać na wysokim brzegu, tuż przy moście drogowym. Zdaję sobie sprawę, że wiara i zapał potrafią przenosić góry, ale do tego potrzebne jest jeszcze „paliwo”, na które przy tak rozbudowanych planach po prostu może zabraknąć pieniędzy. Nie chciałbym takimi ocenami nikogo zniechęcać, bo miejsce jest ładnie położone i ilość różnorodnych imprez, które tam się odbywają jest ogromna i godna pozazdroszczenia, wydaje się jednak, że modułowa budowa przewidzianej infrastruktury będzie bezpieczniejsza od strony finansowej i dawać będzie jeszcze możliwości pewnych zmian w zależności od faktycznych potrzeb. Generalnie jestem pełen podziwu dla pasji członków stowarzyszenia, władz miasta oraz obornickich wodniaków i ich umie-

jętności wzajemnego się dogadywania i życzyłbym sobie, aby podczas następnego rejsu Wielką Pętlą Wielkopolski móc gościć już w Obornickiej Marinie.

Ciekawe i pouczające przeżycie doświadczyliśmy w Zakładzie Karnym we Wronkach, kiedy po dłuższych staraniach udało nam się uzyskać zgodę na jego zwiedzenie. W związku, że jest to zakład o obostrzonych przepisach bezpieczeństwa przeszliśmy rozbudowaną procedurę sprawdzania danych osobowych i kontroli osobistej. Ja jednak w swoich pismach do władz Zakładu Karnego od samego początku zastrzegłem sobie opcje zwiedzania – „wejście-wyjście”, tego samego dnia!

Niesamowite wrażenie robią, co chwila zamykające się za nami kraty, przy braku otwarcia jeszcze tych z przodu. Momentami aż ciarki przechodziły nam po plecach, zwłaszcza, kiedy mieliśmy możliwość zobaczenia centrum dowodzenia i bezpieczeństwa, wyposażonego w mnóstwo monitorów, wiszącego pośrodku przecięcia ramion krzyża uformowanego z więziennych budynków. Warto, do jednorazowego, krótkiego zwiedzenia.

Drugą część dnia spędziliśmy na bardzo zażartym turnieju bowlingowym, rywalizując o Puchar Burmistrza Wronek, w kategorii męskiej i żeńskiej. Po dwóch godzinach turlania zostali wyłonieni zwycięzcy, choć techniki rzutu kulą jakże były inne w wykonaniu pań i panów. Gwoli sprawiedliwości, Panie osiągnęły zdecydowanie lepszy rezultat punktowy niż Panowie.

Wspólne wieczorne ognisko z wroneckimi wodniakami i śpiewy przy akompaniamencie akordeonu, długo jeszcze niosły się po warciańskiej wodzie.



Długie i straszliwie zamulone starorzecze międzychodzkiego Starego Portu, to obraz, jaki mi tkwił w pamięci z poprzedniego rejsu po Pętli Wielkopolskiej z 2011 roku. Obecnie, szerokie wejście do zatoki, ładnie przygotowane nabrzeże z pomostami, wodą i energią elektryczną w rozdzielkach, to najlepszy przykład jak z zapuszczonego miejsca można stworzyć przyjazną dla wszystkich wodniaków przystań.



Niezmiernie ważnym w takim przedsięwzięciu jest gospodarz miejsca i jego wizja działania, wiedza i zaangażowanie. Wydaje się, że wszystkie te przesłanki w całości spełnia *Międzychodzkie Towarzystwo Turystyki i Sportów Wodnych*.

Międzychód, który mieliśmy okazję zwiedzić z przewodnikiem okazał się pełen tajemnic i miejsc związanych z historią Polskiego żeglarstwa. Tutaj urodziła się Teresa Remiszewska, uczestniczka Transatlantyckich Regat Samotnych Żeglarzy OSTAR'72, Pierwsza Dama Bałtyku. Również w Międzychodzie Powstanie Wielkopolskie odcisnęło swoje piętno i pozostało w pamięci mieszkańców. Tutaj też żegnaliśmy naszych przyjaciół z Ukrainy, których nieplanowane obowiązki zawodowe zmuszają do wcześniejszego powrotu do kraju oraz załogę „Bładi 2”, która dalsze swe peregrynacje wodne postanowiła odbyć po Zalewie Szczecińskim.

Długi czasowo i kilometrowo odcinek rejsu do Gorzowa Wielkopolskiego przebyliśmy bez specjalnych atrakcji. Warta już jest w tym miejscu na tyle szeroka i niesie tyle wody, że nawet łodzie o większym zanurzeniu nie mają już żadnych trudności z płynięciem. Dodatkowo woda z Noteci łącząca się w Santoku z Wartą daje dodatkowy komfort żeglugi. Ostatnie 12 km do gorzowskich bulwarów to przegląd nowoczesnej architektury mijanych na prawym brzegu posiadłości. Sam Gorzów Wielkopolski, choć formalnie nie wchodzący w skład Wielkiej Pętli Wielkopolskiej, już z oddalenia prezentuje się bardzo okazale. Pięknie wyglądające Bulwary, choć jeszcze w przebudowie, dają nadzieję na bezpieczne i wygodne cumowanie. Cóż bardziej mylnego. Przy ich budowie ktoś zapomniał zabezpieczyć ostre, betonowe nabrzeże choćby najprostszą drewnianą okładziną. Wykładamy na burty wszystkie obijacze, ale niski stan wody i szybko pływające motorówki i skutery, których właściciele są zainteresowani, skąd nagle w Gorzowie wzięła się tak duża flotylla jednostek (czekają już na nas cztery jednostki, których armatorzy prawie dwa tygodnie wcześniej uczestniczyli w rozpoczęciu rejsu), nie ułatwia nam odpoczynku i wymusza ciągłe monitorowanie pozycji obijaczy. Następna niespodzianka zgotowana wodniakom przez władze miejskie to zupełny brak w pobliżu toalet (sic!).

Niezrozumiałe dla mnie było tłumaczenie odwiedzającego nas w dniu następnym Przewodniczącego Rady Miasta, że Bulwar jest w modernizacji, toalety są oczywiście przewidziane, ale ich otwarcie nastąpi dopiero po zakończeniu remontu, czyli w przyszłym roku. Wzmianka o obłożeniu drewnem ostrych krawędzi nabrzeża, aby zabezpieczyć przed uszkodzeniem burty cumujących jednostek, choćby czasowo na czas remontu, wywołuje sporą konsternację u naszego gościa. Ponownie kłania się niewiedza, czy raczej nierozumienie potrzeb przepływających przez to piękne miasto wodniaków. A goście w pierwszej kolejności będą pamiętali, gdzie poobdzierali sobie kadłuby jachtów i gdzie do toalety trzeba było chodzić do działającej na sporej barce restauracji, po 10 zł od wejścia, niż zapamiętają uroki i historię miasta.



Wydajemy ogromne pieniądze na duże projekty promocyjne, zachęcamy Niemców, Holendrów, Belgów do odwiedzenia Polski drogą wodną. Drukujemy bardzo porządnie wydane edycyjnie locje, mapy i informatory po niemiecku, angielsku, niderlandzku. Zachęcamy na targach do rejsów po Wielkiej Pętli Wielkopolskiej lub drogą wodną MDW 70, ale zachodni wodniacy w pierwszej kolejności zwracają uwagę na rzeczywiste głębokości tranzytowe, możliwość swobodnego przepłynięcia całej Pętli lub drogi wodnej, infrastrukturę brzegową - tutaj nie mamy się absolutnie czego wstydzić, atrakcje historyczne i krajobrazowe. Najlepsze wydawnictwa nawigacyjne, czy pokazujące i promujące dany region, nie zastąpią informacji przekazywanej przez wodniaków pomiędzy sobą. Reklama, a zwłaszcza przekazywana od osobiście jest najbardziej skuteczna, i to w dwie strony. I nie zachęca to zachodnich turystów do pływania po Polskich Szlakach Wodnych. Niestety, turystów zwłaszcza pod niemiecką banderą, w porównaniu z rejsem w 2011 roku, widzieliśmy dużo mniej.

I co?, ano nic !. Od pięciu lat nie można z Odry dostać się na Wisłę, bo śluzy na obszarze Bydgoskiego Węzła Wodnego są w permanentnym remoncie, niektórych cykl remontowy przeciągnął się na dwa lata. Na całym szlaku Pętli Wielkopolskiej śluzowi wymagają od wodniaków podania nazwy własnej jednostki i nr rejestracyjnego, nazwiska armatora (kłania się pewnie RODO, choć nikt z nich tego nie weryfikuje, bo jak?), mocy silnika i wskazania drogi płynięcia: skąd-dokąd. Nie pomoga żadna dyskusja i argumenty, wykonują polecenia i kropka. A mnie nie przekonują tłumaczenia, że w ten sposób łatwiej „namierzyć” skradzioną jednostkę, po czym?, po tym, w którą stronę popłynęła?, przecież za chwilę może być wyslipowana i wtedy dopiero szukaj wiatru w polu. Wybierając się na opłynięcie Pętli, najlepiej już w domu przygotować sobie skserowaną 28 razy listę „koniecznych” informacji dla śluzowych. Dodatkowo na każdej śluzie wymagana jest opłata w wysokości 7,2 zł za każdą turystyczną jednostkę żaglową czy motorowodną. Czyli worek drobnych i stracony czas na wypisywane KP, czy wydawanie biletów. Czy nie łatwiej i taniej wprowadzić dla turystów wodniaków winiety naklejane na burty w określonym miejscu, na ustalony okres np: 15 dni, miesiąca, trzech czy sześciu miesięcy, lub obszaru pływania np: Pętla Wielkopolska lub Żuławska, Odra, Wisła, Mazury itp. Cena uzależniona od wielkości jednostki np: kajaki, jachty żaglowe czy motorowodne, czasu ważności lub obszaru pływania. Turysta płaci z „góry” za wybraną opcję (z np. dodatkowym bonusem za zakup winiety w I kwartale), śluzowy co najwyżej sprawdza/spisuje nr winiety i koniec procedur formalnych przy śluzowaniu. Teoretycznie czysty zysk i wygoda dla wszystkich, choć pozostaje kwestia rozliczenia kosztów śluzowania z poszczególnych śluz pomiędzy różnymi RZGW. Innym rozwiązaniem są „karnety”- wykupowane na określoną ilość śluz, szlak, okres.

Następna obserwacja, która nasunęła mi się podczas tegorocznego rejsu, ważna na pewno dla komfortu, a niekiedy i bezpieczeństwa wodniaków i ich sprzętu. To różne sposoby cumowania łodzi w komorach śluz. Od wnek cumowniczych ze słupkami cumowniczymi w ścianie śluzy, poprzez polery umieszczone w różnej odległości i odstępach od brzegu śluzy, a kończąc na podłużnych uchwytach cumowniczych poprowadzonych równolegle do ścian komory. Każde z rozwiązań ma swoje zalety ale i wady. Wnęki to potrzeba przekładania cum na wyższy lub niższy poziom, w zależności od stopnia zapełnienia komory, choć cały czas możemy je obserwować i mieć kontrolę nad ich położeniem. Pachóły cumownicze, niewidoczne z komory przy dolnym poziomie wody, nie ułatwiają założenia cum przez załogę bez pomocy obsługi. Przy dopychającym wietrze w stronę komory śluzy, powodują najwięcej problemów z szybkim i bezpiecznym zacumowaniem. Kiedyś odpowiednie dla dużych jednostek transportowych, teraz utrapienie dla wodniaków, zwłaszcza kajakarzy. Zdecydowanie najwygodniejszym rozwiązaniem są dobrze widoczne i dostępne, podłużne



uchwyty zamontowane wzdłuż pionowych ścian komory śluzy. Pozwalają na szybkie obłożenie cum w dowolnym miejscu i zapewniają bezpieczne i prawidłowe ustawienie jednostki w śluzie.

Wskazane by było, aby podczas przyszłych prac remontowych lub modernizacyjnych na śluzach pamiętano o takim rozwiązaniu i montowano je, aby ułatwić cumowanie i zwiększyć bezpieczeństwo oraz komfort pływających turystów wodniaków.



Jeszcze jedna ważna sprawa dotycząca przede wszystkim Warty, na którą powinien jak najszybciej zareagować odpowiedzialny za te wody, to zupełny brak oznaczenia kilometrażu rzeki lub jego niewielka liczebność. Jak to ważne dla bezpieczeństwa załogi i sprzętu w przypadku awarii lub innych zdarzeń, może być próba określenia swojego miejsca na rzece. Przy długich odcinkach nieuregulowanej rzeki, gdzie widzimy tylko wysokie piaszczyste skarpy, łąki lub porośnięte lasem przestrzenie, mało dokładną informacją dla chcących przyjść z pomocą służb jest wiadomość, że na prawo i lewo widzimy okrągłe drzewa. Przesadzam- niekoniecznie. Sam musiałem się zmierzyć jako komandor z taką sytuacją podczas zeszłorocznego rejsu Wisłą, gdy jedna z łodzi, na oznakowanym szlaku, nadziała się na zatopiony konar, przebijając burtę. Dopiero pomoc strażaków z miejscowej Straży Pożarnej, doskonale znających swój teren, pozwoliła po kilku godzinach nerwówki szczęśliwie zakończyć akcję.

Wracając do naszego rejsu i dwudniowego pobytu w Gorzowie Wielkopolskim, miasto jest niezwykle ciekawe. Jego historia opowiadana w bardzo ciekawy sposób przez przewodnika PTTK, uzmysłowiła nam, jakim tygłem narodowościowym były kiedyś te ziemie na pograniczu Niemiec i Polski. Ślady działalności społecznej i twórczości artystycznej ówczesnych mieszkańców miasta często łączą się z ich jakże

różnymi postawami, gdzie Niemcy podkreślali swoją polskość, a Polacy nie chcieli w imię koniunkturalizmu mówić po polsku.

Miasto warte polecenia, nawet na dłuższy pobyt, modernizujące się i ładniejące z każdym dniem. Dodatkowo wokół niego jest jeszcze wiele miejsc, gdzie historia odcisnęła swoje znaczące ślady a przyroda zachowana została w naturalnym środowisku.

Ponownie przez Santok, wpływamy tym razem w Notec. Pierwsze kilkanaście km płyniemy w zasadzie pod prąd, ale przy obecnym stanie wody nie utrudnia zbyt- nio żeglugi. Tak do pierwszej śluzy w Krzyżu, potem następne kilkanaście śluz skutecznie ogranicza uciążliwość rzeczno- go prądu. Płyniemy przez obszary chronione Doliny Noteci, to rozkosz dla oczu i uszu. Cisza i wszechogarniająca nas wokół zie- leń, w zasadzie brak jakichkolwiek zabudowań, to coś, co jest w stanie każdego przekonać do pływania po Noteci. Istniejące już, nieźle wyposażone i zagospodaro- wane przystanie na rzece, zapewniają w pełni komfort cumowania i pobytu. Cieszą powstające miejsca postojowe, jak nowo odkryta przez nas Binduga – Keja 105 w Ujściu. Miejsce dobrze wyposażone, nastawione głównie na kajakarzy, ale dające również możliwość bezproblemowego cumowania dużo większym jednostkom. Dzię- ki życzliwości i chęci niesienia pomocy przez właścicieli, zakątek klimatyczny i funk- cjonalny, a bliskość sklepów to dodatkowa zaleta tego miejsca.



Dzięki wieloletniej konsekwencji w działaniu samorządów miast zrzeszonych Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, cały Szlak Noteci potrafi być przykładem tego, że wspólne działania mogą być o wiele efektywniejsze, trwalsze i dotrzeć do szerszego grona turystów wodniaków. Niezmiernie ważna jest zauważalna dbałość ge- storów o własną infrastrukturę, byliśmy mile zaskoczeni bardzo dobrym stanem tech- nicznym wyposażenia marin w Drawsku, Czarnkowie czy w Nakle nad Notecią, choć minęło już kilka lat od ich otwarcia. Niewątpliwie to też zasługa pracujących tam bosmanów.

Jeżeli jestem już przy gestorach przystani to znamienym przykładem dobrego gospodarza, znającego się i rozumiejącego potrzeby turystów wodniaków jest staro- sta nakielski. Podczas spotkania, na wszystkich rejsowiczach duże wrażenie zrobiła jego wiedza, rozważne plany rozbudowy, ale przede wszystkim przemyślane zago- spodarowanie i wykorzystanie już istniejącej infrastruktury. Przystań w Nakle nad Notecią jest świetnym przykładem połączenie funkcji turystycznych, dydaktyczno- praktycznych – jest miejscem szkoleń dla uczniów Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej, sal konferencyjnych, a kończąc na biurach własnych Referatu Turystyki i Sportu Starostwa Powiatowego. Wielorakość funkcji, całoroczne wykorzystanie obiektu to założenia, które powinny być priorytetem dla wszystkich, którzy planują ponowne inwestycje.



Pokonanie ponad 700 km Wielkiej Pętli Wielkopolskiej razem z odwiedzeniem Gorzowa Wielkopolskiego na trasie Ślesin-Ślesin, zajęło nas 24 dni spokojnej żeglugi, z czterema dwudniowymi pobytami w, naszym zdaniem, najciekawszych miejscach. Można tę trasę oczywiście pokonać szybciej, ale wtedy możemy, co najwyżej powiedzieć, że opłynęliśmy Pętlę, a nie ją zobaczyliśmy, o zwiedzeniu nie mówiąc. Jest to tak urozmaicony i ciekawy turystycznie i krajoznawczo szlak, że lepiej podzielić sobie jego długość na dowolne odcinki i potem spokojnie płynąc zwiedzać atrakcje przyrodnicze, architektoniczne czy historyczne. Zaoszczędzi nam to również całodziennego wsłuchiwanie się w pracę własnego silnika. Jak wcześniej wspomniałem jest wiele materiałów pomocnych przy planowaniu wspaniałej podróży po najdłuższej Pętli Polskich Szlaków Wodnych.

Nasza tegoroczna przygoda z Wielką Pętlą Wielkopolski zakończyła się w dniu 17 lipca w bardzo przyjaznej wodniaku Marinie Ślesin. Tutaj też wszyscy, którzy w jednym rejsie opłynęli Pętlę otrzymali wysoko cenione w środowisku żeglarzy, Złote Odznaki Pętli Wielkopolskiej a kilka osób zasłużone pamiątki. Potem było tradycyjne „czyszczenie bakist”, wspólna biesiada, długie nocne opowieści i retrospekcje przeżytych przygód.

Na koniec chciałbym podziękować wszystkim uczestnikom rejsu za chęć bycia razem, wyrozumiałość i niesienie pomocy drugim. Wspólne chwile, te radosne i te o których każdy z nas chce szybko zapomnieć. Uśmiech na twarzach i radość ze wspólnego pływania.

Do zobaczenia na Polskich Szlakach Wodnych.
Komandor rejsu
Wojtek Skóra



Wielka Pętla Wielkopolski ad.2018 – wywiad dla ŻAGLI nr 12, grudzień 2018

XXXIX Rodzinny Rejs Żeglarsko - Motorowodny PTTK „Szlakami Pamięci 1918-2018, Wielka Pętla Wielkopolski” był doskonałą okazją do sprawdzenia, czy i w jakich warunkach można żeglować po jednym z najpiękniejszych polskich szlaków wodnych. Na ten temat z Komandorem rejsu, wybitnym specjalistą od śródlądowych rejsów Wojciechem Skórą z PTTK, rozmawiał Waldemar Heflich.

Żagle: Dlaczego wybraliście Wielką Pętlę Wielkopolski na XXXIX Rodzinny Rejs PTTK? Ilu żeglarzy i ile jachtów wzięło w nim udział?

Wojciech Skóra: Tegoroczny rejs „Szlakami Pamięci” upamiętnił 100-lecie odzyskania Niepodległości i zwycięskiego Powstania Wielkopolskiego, a obok pływania mieliśmy także uroczystości złożenia kwiatów i zniczy przy Pomniku Powstańców Wielkopolskich. Chcieliśmy w ten sposób oddać cześć uczestnikom jedyne go zwycięskiego powstania i uczcić 100 lecie odzyskania Niepodległości przez Polskę. Uroczystość, pomimo, że bardzo symboliczna, była wzruszająca i skłoniła do refleksji na temat wolności, równego traktowania wszystkich obywateli, przestrzegania prawa i konstytucji. Rejs, pod honorowym patronatem prezesów Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej i Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, był z założenia imprezą promocyjną dla tego szlaku, z bardzo licznym udziałem załóg nie tylko z Polski. W rejsie popłynęła również zaprzyjaźniona, czteroosobowa załoga z ukraińskiego Chersonia, a w skład jednej z załóg wchodził Polak z niemieckim obywatelstwem. Ogółem w rejsie uczestniczyło 17 załóg, ale nie wszystkie przeplłynęły całą trasę, po prostu część dołączała już podczas rejsu. Największa jednorazowa flotylla to 14 jednostek.

Ż: Co budziło Wasze największe obawy podczas przygotowań do rejsu? Noteć i Warta są przecież żeglownymi rzekami...

WS: Kilkumiesięczne przygotowania organizacyjne, uzgodnienia z władzami samorządowymi na trasie rejsu, gestorami przystani, gospodarzami historycznych i przyrodniczych atrakcji zakończyły się już w maju. Ale czym bliżej terminu rozpoczęcia rejsu, tym większe miałem obawy o realizację przygotowanego harmonogramu. Nietypowa, bardzo ciepła aura już od końca kwietnia, miała ogromny wpływ na poziom wody w rzekach. Nie obawiałem się w zasadzie, skanalizowanej przez kilkanaście śluz Noteci, a wolno płynącej Warty. W miarę zbliżania się daty rozpoczęcia rejsu w Ślesinie, ze względu na zbyt duże zanurzenie jednostek ubywało załóg chcących wziąć udział w imprezie. Każdy dzień to 2-3,5 cm mniej wody w Warcie i nawet telefony do RZGW w Poznaniu, zarządcy zbiornika retencyjnego w Jeziorsku, w początkowym jej biegu, niewiele dawały. Szybka analiza miejsc, gdzie można jeszcze rozpocząć rejs, nie napawała mnie optymistycznie. Sprawdzałem codziennie stany wody, musiałem także przygotować plan „B” a nawet „C” nowego miejsca rozpoczęcia rejsu.

Ż: Czy i gdzie były największe problemy z korzystania z infrastruktury portowej i ilością wody w rzece?

WS: Cumowanie przy Konińskich Bulwarach jest bardziej umowne niż faktyczne, staliśmy tam przy piaszczystym brzegu pomiędzy dwoma mostami, gdyż do samych bulwarów nie da się dopłynąć. Do sanitariatów jest daleko i -jak to często bywa- zamknięte są w godzinach 22.00-7.00. Życzę dużo samozaparcia wodniakom chcącym skorzystać z takiego udogodnienia. Szkoda, bo miasto jest ładne i warto zatrzymać się na dłużej.

W Gorzowie Wielkopolskim, choć to miasto formalnie nie należy do szlaku WPW, pięknie wyglądające bulwary, choć jeszcze w przebudowie, dają nadzieję na bezpieczne i wygodne cumowanie. Przy ich budowie ktoś zapomniał jednak zabezpieczyć ostre, betonowe nabrzeże choćby najprostszą drewnianą okładziną. Następna niespodzianka zgotowana wodniakom przez władze miejskie to zupełny brak w pobliżu toalet. Niezrozumiałe dla mnie było tłumaczenie Przewodniczącego Rady Miasta, że bulwar jest w modernizacji, toalety są oczywiście przewidziane, ale ich otwarcie nastąpi dopiero po zakończeniu remontu, czyli w przyszłym roku.

Ż: Czy sternicy musieli przejść przyspieszony kurs „czytania” rzeki, technik zejścia z mielizn i kamiennych raf? Czy przydały się zdolności wzajemnej pomocy i współpracy, jak to na rzecznych rejsach bywa...

WS: Załogi kilku łodzi, po raz pierwszy biorący udział w rzecznych rejsie, musiały przejść przyspieszony kurs „czytania” rzeki, szukania nurtu, poznawania możliwości własnych łodzi oraz technik zejścia z mielizn i kamiennych raf oraz przyswoić sobie umiejętności ich wykorzystania. Bez tej wiedzy trudno poruszać się po rzekach przy niskim stanie wody. Niezmiernie ważna w tym przypadku była również zdolność wzajemnej współpracy i pomocy, ale w naszym środowisku to normalne i nie wymaga chyba komentarza.

Ż: Czy pomocne były ogólnodostępne locje i mapy WPW?

WS: Takie wydawnictwa są zawsze pomocne. Bardzo cenną publikacją jest locja Mirosława Słowińskiego i Grzegorza Nadolnego „Wielka Pętla Wielkopolski. Warta – Noteć – Gopło – Warta”, wydana w 2007 r. Także władze Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej dokładają wiele starań, aby szlak był dobrze opisany w wielu publikacjach, zarówno locjach, mapach jak i informatorach opisujących wiele atrakcji na tym przepięknym szlaku. Niestety wydawnictwa te z powodu wyczerpania się nakładów są coraz mniej dostępnych dla turystów choćby na targach.

Z: Które z miast i portów na WPW stwarzają najlepsze warunki dla wodniaków i są godne polecenia.

WS: Ślesin to doskonałe miejsce, położone nad jez. Ślesińskim i Mikorzyńskim, na trasie kanału Gopło-Warta, z łatwym dojazdem z każdej strony Polski. Dobrze zagospodarowana przystań ze stacjonarnym dźwigiem, a umiejętności i wiedza bosmanów to gwarancja szybkiego rozładunku łodzi i ich ustawienie w mocno zapchanej marinie. Z pewnością warto także odwiedzić Marinę Łąd w Łądzie, zacumować na biwak w Puszczykówku i choć brak tu najprostszej infrastruktury brzegowej, to „obowiązkowe” jest zwiedzanie Muzeum Arkadego Fiedlera. Polecam Wronki z niezmiernie przychylnymi i pomocnymi miejscowymi wodniakami. Wart uwagi jest Międzychód; szerokie wejście do zatoki powstałej ze starorzecza, ładnie przygotowane nabrzeże z pomostami, wodą i energią elektryczną, to najlepszy przykład jak z zapusz-



czonego miejsca można stworzyć przyjazną dla wszystkich wodniakom przystań. Rekomendacji wymagają także obszary chronione Doliny Noteci, to rozkosz dla oczu i uszu. Cisza i wszechogarniająca nas wokół zieleń, w zasadzie brak jakichkolwiek zabudowań, to coś, co jest w stanie każdego przekonać do pływania po Noteci. Istniejące już, nieźle wyposażone i zagospodarowane przystanie na rzece, zapewniają w pełni komfort cumowani i pobytu. Cieszą powstające miejsca postojowe, jak nowo odkryta przez nas Binduga – Keja 105 w Ujściu. Miejsce dobrze wyposażone, nastawione głównie na kajakarzy, ale dające również możliwość bezproblemowego cumowania dużo większym jednostkom. Niezmiernie ważna jest zauważalna dbałość gestorów o własną infrastrukturę, byliśmy mile zaskoczeni bardzo dobrym stanem technicznym wyposażenia marin w Drawsku, Czarnkowie czy w Nakle nad Notecią, choć minęło już kilka lat od ich otwarcia. Niewątpliwie to też zasługa pracujących tam bosmanów.

Ż: Które miejsca, węzły wodne, porty i wymogi formalne należałoby poprawić, by WPW była bardziej przyjazna wodniakom?

WS:. Na Warcie z jednej strony powstało kilka, różnej wielkości prywatnych przystań, gdzie można zacumować, odpocząć, zrobić ekologiczne zakupy, dalej, kilka nadwarciańskich stowarzyszeń wodnych chce budować lub rozbudowuje swoje nad-rzeczne siedziby, coraz liczniejsze samorządy zauważają, że mają „swoją” wodę. Z drugiej strony zawirowania prawne, zagmatwane przepisy, nie do końca zrozumiałe, bo nieprzemyślane decyzje w sprawie podatków i innych pochodnych opłat mogą zniechęcić lub wręcz zablokować pomysły największych entuzjastów turystyki wodnej. Wydawało się, że wreszcie przerwany został zaczarowany krąg niemocy, nikt nie pływa, bo nie ma gdzie zacumować, nikt nie buduje, bo nikt nie pływał. Inny przykład to droga do Śremu, która miała z założenia być łatwa, a okazała się istnym horrorem. Tak płytko, z niezliczonymi łachami i uciekającym od jednego brzegu na drugi nurtem w naszym rejsie nie było. Co kilkaset, niekiedy, co kilkadziesiąt metrów przycieraliśmy łodziami po piaszczystym dnie lub podskakiwaliśmy na kamiennych rafach. Kolejny problem to remonty infrastruktury. Od pięciu lat nie można z Odry dostać się na Wisłę, bo śluzy na obszarze Bydgoskiego Węzła Wodnego są w permanentnym remoncie, niektórych cykl remontowy przeciągnął się na dwa lata. To jednak sprawy poważne, infrastrukturalne. Nasze niezrozumienie wywołał system śluzowania i formalności z nim związane. Na całym szlaku Pętli Wielkopolskiej śluzowi wymagają od wodniaków podania nazwy własnej jednostki i nr rejestracyjnego, nazwiska armatora (kłania się pewnie RODO, choć nikt z nich tego nie weryfikuje, bo jak?), mocy silnika i wskazania drogi płynięcia: skąd-dokąd. Nie pomaga żadna dyskusja i argumenty, wykonują polecenia i kropka. A mnie nie przekonują tłumaczenia, że w ten sposób łatwiej „namierzyć” skradzioną jednostkę, po czym?, po tym, w którą stronę popłynęła?, przecież za chwilę może być wyslipowana i wtedy dopiero szukaj wiatru w polu. Wybierając się na opłynięcie Pętli, najlepiej już w domu przygotować sobie skserowaną 28 razy listę „koniecznych” informacji dla śluzowych. Dodatkowo za przejście przez każdą ze śluz pobierana jest opłata w wysokości 7,2 zł za każdą turystyczną jednostkę żaglową czy motorowodną. Czyli worek drobnych i stracony czas na wypisywanie KP, czy wydawanie biletów. Czy nie łatwiej i taniej wprowadzić dla turystów wodniaków winiety naklejane na burty w określonym miejscu, na ustalony okres np: 15 dni, miesiąca, trzech czy sześciu miesięcy, lub obszaru pływania np: Pętla Wielkopolska lub Żuławska, Odra, Wisła, Mazury itp. Cena uzależniona od wielkości jednostki np: kajaki, jachty żaglowe czy motorowodne, czasu ważności lub obszaru pływania. Turysta płaci z „góry” za wybraną opcję (z np. dodatkowym bonusem za za-



kup winiety w I kwartale danego roku), śluzowy co najwyżej sprawdza/spisuje nr winiety i koniec procedur formalnych przy śluzowaniu. Teoretycznie czysty zysk i wygoda dla wszystkich, choć pozostaje kwestia rozliczenia kosztów śluzowania z poszczególnych śluz pomiędzy różnymi RZGW. Innym rozwiązaniem są „karnety”- wykupowane na określoną ilość śluz, szlak, okres. Następną obserwacją, która nasunęła mi się podczas tegorocznego rejsu, ważna napewno dla komfortu, a niekiedy i bezpieczeństwa wodniaków i ich sprzętu. To różne sposoby cumowania łodzi w komorach śluz. Od wnek cumowniczych ze słupkami cumowniczymi w ścianie śluzy, poprzez polery umieszczone w różnej odległości i odstępach od brzegu śluzy, a kończąc na podłużnych uchwytach cumowniczych poprowadzonych równolegle do ścian komory. Każde z rozwiązań ma swoje zalety ale i wady. Jeszcze jedna ważna sprawa dotycząca przede wszystkim Warty, na którą powinien jak najszybciej zareagować odpowiedzialny za te wody, to zupełny brak oznaczenia kilometrażu rzeki lub jego niewielka liczebność. Jak to ważne dla bezpieczeństwa załogi i sprzętu w przypadku awarii lub innych zdarzeń, może być próba określenia swojego miejsca na rzece. Przy długich odcinkach nieuregulowanej rzeki, gdzie widzimy tylko wysokie piaszczyste skarpy, łąki lub porośnięte lasem przestrzenie, mało dokładną informacją dla chcących przyjść z pomocą służb jest wiadomość, że na prawo i lewo widzimy okrągłe drzewa.

Ż: Pokonaliście 700 kilometrów szlaku WPW w ciągu 24 dni! Czy polecabys podzielenie tego szlaku na kilka różnych odcinków – skąd - dokąd i jaki jest czas ich pokonywania... Czy taki podział stworzy lepszą okazję do zwiedzenia atrakcji turystycznych na brzegach WPW?

WS: Podział uzależniony jest od posiadanego czasu, zainteresowań, sprzętu, na którym się płynie. Są miejsca, którym warto poświęcić więcej czasu ze względu na walory przyrodnicze lub miejsca historyczne. Są miejsca, które można pokonać szybciej ze względu na np. wysoki brzeg lub zalesienie. Wszędzie można kupić ponad podstawowe artykuły spożywcze, dodatkowo można kupić u miejscowych gospodarzy ich własne produkty (owoce, warzywa, mleko). Wszystkim chętnym na przepłyniecie Pętli polecam zawitanie do Gorzowa Wielkopolskiego, pomimo, że oficjalnie leży poza szlakiem Pętli, wystarczy przepłynąć około 14 kilometrów od Santoka w dół Warty, aby znaleźć się przy Miejskim Bulwarze, w bardzo ładnym mieście. Wydaje się, że na pokonanie całego szlaku w jednym rejsie potrzebne jest jednak około trzech tygodni, aby potem zapamiętać coś więcej z trasy niż odgłos pracy silnika i bulgotanie wody za rufą. Mam wrażenie, że dwa tygodnie to zdecydowanie za krótki okres, a siedzenie codziennie po 8-10 godzin za sterem, aby pokonać około 50 km jest zwłaszcza przy niższych stanach wody w Warcie mało realne. Dotyczy to zwłaszcza czarterujących łodzi motorowe w jednej z wielu już wypożyczalni na Szlaku Pętli, aby na czas oddać czarterowanego hauseboota, nie jest w moim stylu. Zdecydowanie lepszym pomysłem jest podzielenie rejsu na przynajmniej dwa odcinki, np: Ślesin – Międzychód (do pokonania dwie śluzy). Dlaczego Międzychód, bo to jedyne miejsce mniej więcej w połowie trasy gdzie są warunki do bezpiecznego wyslipowania łodzi na terenie miejscowego klubu wodnego. Drugi odcinek to Międzychód (26 śluz, koniecznie z odwiedzeniem Gorzowa) - Ślesin, i w ten sposób zamkniemy całą Pętlę Wielkopolską. Przy tej ostatniej opcji istnieje jeszcze wariant dopłynięcia Kanałem Bydgoskim do Bydgoszczy, aby zwiedzić to również piękne i bogate w tradycje wodne miasto.



Ż: Na jaką ocenę w skali 1 do 5 zasługuje WPW ad.2018? Czy jest to szlak, na który możemy wyruszyć bez drobiazgowego, długiego przygotowania trasy i miejsc do odwiedzenia?

WS: Ocena to sprawa bardzo subiektywna. Pokonanie ponad 700 km Wielkiej Pętli Wielkopolskiej razem z odwiedzeniem Gorzowa Wielkopolskiego na trasie Ślesin-Ślesin, zajęło nam 24 dni spokojnej żeglugi, z czterema dwudniowymi pobytami w, naszym zdaniem, najciekawszych miejscach. Można tę trasę oczywiście pokonać szybciej, ale wtedy możemy, co najwyżej powiedzieć, że opłynęliśmy Pętlę, a nie ją zobaczyliśmy, o zwiedzeniu nie mówiąc. Jest to tak urozmaicony i ciekawy turystycznie i krajoznawczo szlak, że lepiej podzielić sobie jego długość na dowolne odcinki i potem spokojnie płynąc zwiedzać atrakcje przyrodnicze, architektoniczne czy historyczne. Zaoszczędzi nam to również całodziennego wsłuchiwanie się w pracę własnego silnika. Byliśmy dobrze do żeglugi przygotowani, ale nie sądzę, aby nawet początkujący wodniacy mieli problem z przepłynięciem tej trasy.



Relacja z XXXV Kursu i Zlotu Instruktorów Turystyki Żeglarskiej PTTK „Gołoborze 2018”.

Dawno oczekiwany zlot w Górach Świętokrzyskich to już niestety historia. Jak zawsze, pomimo sporych odległości w dojeździe, w Centrum Wypoczynkowym Gołoborze w Rudkach koło Nowej Słupi, dużym ośrodku sportowym z basenem, siłownią, spa, orlikiem i innymi urządzeniami sportowymi, ładnie położonym, z widokiem na pobliską Łysą Górę i Święty Krzyż, w czwartek 27 września zameldowała się liczna grupa instruktorów i uczestników tegorocznego rejsu po Pętli Wielkopolskiej.

Piątek to już tradycyjnie dzień, który przeznaczony jest na poznanie historii i zabytków odwiedzanego regionu. Wybór miejsc godnych zobaczenia był tak duży, że trudno było wybrać. A, że Góry Świętokrzyskie to zagłębie przeszłości dzień był bardzo intensywnie zagospodarowany czasowo i odległościowo.

Zaraz po śniadaniu wybraliśmy się autokarem do Świętej Katarzyny, do jednej z największych szlifierni krzemienia pasiastego w Polsce. Muzeum i szlifiernia kamieni robi ogromne wrażenie, właściciele przez ponad 30 lat zebrali niezwykłą kolekcję minerałów z całego świata, a ich wielkość, barwa i cena momentami zapierała dech w piersiach. Fantastyczne kształty i barwy eksponatów umiejętnie wyeksponowane i podświetlone w gablotach, u wszystkich zwiedzających wzbudziły ogromny podziw. Wielu z nas po raz pierwszy miało możliwość obejrzenia „na żywo” samorodka złota lub diamentu osadzonego w skale rodzimej. Również minerały występujące w Polsce: kalcyt, sfaleryt, malachit czy krzemień pasiasty wywoływały głównie u Pań ożywioną dyskusję czy ładniejsze byłyby z nich kolczyki czy jednak pierścionek, a napięty program tego dnia, na szczęście nie pozwolił na dłuższy pobyt w sklepowej części szlifierni. Dodatkowo sposób opowiadania przez przewodnika o minerałach, ich różnorodność, wreszcie pokaz obróbki kamieni, na długo pozostanie w pamięci uczestników zlotu.



Szybka, choć kilkudziesięciu kilometrowa droga do Krzyżtoporu przebiegła błyskawicznie w doskonałych humorach. Zapowiadana na zlotowy weekend marna i deszczowa aura zupełnie się nie sprawdziła i mieliśmy przez cały czas piękną, bezwietrzną pogodę z przygrzewającym słońcem.

Olbrzymia kubatura Krzyżtoporskiego zamczyska robi niesamowite wrażenie. Cztery wieżycy jak cztery pory roku, pięćdziesiąt dwa pokoje i trzysta sześćdziesiąt pięć okien daje świadectwo ogromu budowli. Właściciel Ujazdu i zamku Krzysztof Ossoliński, człowiek wszechstronnie wykształcony, o wielu talentach, chciał wielko-

ścią i formą swej rezydencji przyćmić wszystkie istniejące już magnackie siedziby. I choć zamek przetrwał w swej świetności tylko około 120 lat, dalej jest warty zwiedzenia i choć chwili zadumy nad przemijającym czasem. Przewodniczka, która nas oprowadzała po tej przeogromnej budowli również zasługuje na wiele słów pochwały. Jej wiedza, temperament i swada, z jaką przekazywała nam historię zamczyska i jego właściciela przykuwała baczną uwagę zwiedzających. Życzyłbym wszystkim przyszłym tak przemysłym i kompetentnym przewodnikom.



Czas szybko mijał i żołądki zaczęły się dopominać o swoje prawa. Zaplanowany dłuższy postój na obiad w drodze do Ćmielowa, stał się miłą chwilą relaksu i spełnił pokładane oczekiwania, zgodnie z zasadą – „coś dla ducha i ciała”.

Fabryka Porcelany „Ćmielów” to temat na dłuższą dywagację o pięknie, sztuce i kulturze. Manufaktura założona w 1804 przez długi okres swej działalności mogła się pochwalić wyrobami nagradzanymi na największych konkursach i wystawach porcelany w Europie i na świecie.

Jej wyroby były w posiadaniu najznakomitszych rodów, specjalnie zamawiane na szczególne wydarzenia w dynastiach panujących i rodzinach magnackich. Szczególną pozycję w ćmielowskich wyrobach zajmowały wieloczęściowe serwisy obiadowe czy kawowe, osobną, liczącą się pozycją w ofercie fabryki były figurki ludzi i zwierząt.

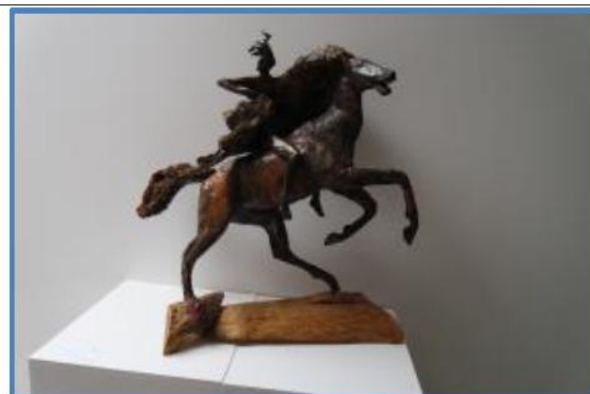


Zmieniające się koleje losu fabryki w okresie powojennym, wzloty i upadki doprowadziły do tego, że w 1996 roku manufaktura ponownie przeszła w prywatne ręce. Jej nowy właściciel, sam projektant i pasjonat wyrobów porcelanowych, w swej obecnej działalności w przemyślny sposób nawiązuje do najlepszych tradycji i wzorów z ponad 200 letniej historii fabryki. Duże wrażenie na zwiedzających wywiera bogata, często limitowana kolekcja figurek, wydawałoby się prostych w formie, lecz ich stonowany kolor i ogromna ekspresja ruchu wywołuje u członków klubu kolekcjonerów z całego świata, dreszczyk emocji i chęć ich posiadania.

Rozbudowana część muzealna, umożliwia uczestniczenie w warsztatach ceramicznych, gdzie mogliśmy zapoznać się całym procesem produkcji pojedynczego wyrobu, od wzoru, poprzez przygotowanie matrycy, mączki porcelanowej, kończąc na procesie wypalania, szkliwienia i malowania.



Przestrzegany wcześniej reżim czasowy pozwolił nam na dłuższy pobyt w muzeum, umożliwiając zwiedzenie wystawy sztuki współczesnej „Galeria van Rij”, w dużej części poświęcona twórczości prof. Lubomira Tomaszewskiego, znakomitego artysty: rzeźbiarza, malarza i projektanta porcelany. O sztuce można mówić długo, o twórczości i pięknie przedmiotów stworzonych przez L. Tomaszewskiego bez końca. W Fabryce Porcelany „Ćmielów” powstają unikalne przedmioty, małe dzieła sztuki, dlatego dla chcących sprawić sobie lub komuś przyjemność, umożliwiono w firmowym sklepie manufaktury zakup jednostkowych, dość jednak drogich wyrobów.



Tradycyjnie już, piątkowy wieczór Złotu kończy się wspólną kolacją z grilla, przy której długo jeszcze po zmroku biesiadnicy wspominali kończący się sezon nawigacyjny, snuli opowieści o odbytych rejsach i wyprawach. Wymieniali się spostrzeżeniami na temat zagospodarowania i wodnej infrastruktury brzegowej, przekazywali doświadczeniami i omawiali plany żeglugowe na najbliższy rok.

Sobotnie przedpołudnie zgromadziło na sali wykładowej chętnych chcących wziąć udział w zajęciach przypominających zasady zachowania bezpieczeństwa na jednostkach pływających, omawiane były zasady użycia środków bezpieczeństwa osobistego, środków łączności pośredniej i bezpośredniej na jachtach oraz korzystania z pirotechniki sygnalizacyjnej. Duży nacisk podczas wykładów położono na meteorologię, klasyfikację chmur i występujących zagrożeń związanych z różnymi ich typami, zaś fantomy służące do nauki udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej były bardzo pomocne w praktycznej nauce wykonywania sztucznego oddychania i masażu serca.

Duże zainteresowanie wzbudził pokaz zastosowania defibrylatora w różnych sytuacjach związanych z zagrożeniem życia poszkodowanego.

Po burzliwej dyskusji ustalono również, że przyszłoroczny Kurs i Zlot Instruktorów Turystyki Żeglarskiej PTTK odbędzie się w Soczewce, nad Zalewem Włocławskim. Położenie miejsca w środkowej części Polski, łatwy i niezbyt uciążliwy dojazd z różnych stron zdecydowało o tym, że w któryś z wrześniowych weekendów 2019 r. spędzimy zwiedzając Ziemię Płocką, Włocławek i okolice.

Na zakończenie części szkoleniowej spotkania, wszyscy uczestnicy podjęli przez aklamację uchwałę w sprawie wystąpienia do Zarządu Ligi Morskiej i Rzecznej z wnioskiem o przyznanie Krzyża Pro Mari Nostro Jerzemu Kulińskiemu, twórcy i od ponad 20 lat czynnie prowadzącemu portal internetowy - Subiektywny Serwis Internetowy, skutecznie promującego tematykę bezpieczeństwa żeglarzy na morzu i śródlądziu.

W sobotnich planach była jeszcze wycieczka na Święty Krzyż, lecz ze względu na niemożliwość bezpośredniego dojazdu w dzień powszedni na szczyt Łysej Góry, do pokonania piechotą byłoby około 2, 5 km, odłożyliśmy tę atrakcję na niedzielne do południe. Tylko wtedy, gdy odbywają się w sanktuarium na Świętym Krzyżu nabożeństwa, można podjechać samochodem prawie pod samą świątynię.

Po dotarciu w niedzielę na szczyt, wspaniała słoneczna i wyżowa pogoda sprawiła, że widok ze Świętego Krzyża rozciągał się dookoła na kilkanaście kilometrów. Tak urokliwe miejsce zwabiło mnóstwo ludzi, zaś historia i tajemniczość samej bazyliki spowodowały, że czas przeznaczony na pobyt bardzo szybko minął. A chcieliśmy jeszcze, po krótkim spacerku, obejrzeć na północnym stoku Łysej Góry, ze specjalnie przygotowanego tarasu widokowego, pięknie zachowany fragment rumoszu piaskowca kwarcytowego, zwanego – „gołoborzem”. Teren ten jest pod ścisłą ochroną i podlega nadzorowi Świętokrzyskiego Parku Narodowego, dlatego miejsce to, choć bardzo powoli zarasta, jest prawie nienaruszone przez działalność człowieka.



Dotarcie drogą powrotną, wijącą się pośród pagórków i pól do Rudek też szybko minął, ostatni obiad podczas zlotu i każdy z nas, choć w różnych kierunkach, udał się w drogę do swych stałych miejsc „zimowania”, aby w przyszłym roku ponownie wypłynąć na kolejny rejs po śródlądowych drogach wodnych, realizując PTTK - owski projekt Polskich Szlaków Wodnych.

Do zobaczenia na wodnych szlakach, na wspólnych imprezach i zlotach, bo nie ważne gdzie, ale zawsze ważne, z kim.

Komandor zlotu
Przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK
Wojtek Skóra



Laureaci XV edycji konkursu Nagroda Przyjaznego Brzegu

Grand Prix; Liga Morska i Rzeczna
za stulecie wszechstronnej edukacji Polaków w
sprawach morskich i wód śródlądowych.

Nagroda Przyjaznego Brzegu:

- Pomorski Urząd Marszałkowski w Gdańsku – za kompleksowe podejście do tworzenia sieci szlaków kajakowych Pomorza;
- Port jachtowy w Krapkowicach – za nowe oferty dla turystyki wodnej na Górnjej Odrze;
- Harcerski Ośrodek Morski w Pucku - za wieloletnie rozwijanie pasji żeglarstwa wśród młodzieży;
- Binduga Keja 105 w Ujściu, nad Notecią – za rozwijanie różnych form turystyki na wodach Wielkopolski;
- Mazurska Szkoła Żeglarstwa w Giżycku - za udaną aktywizację starszego pokolenia żeglarzy poprzez Regaty Seniorów;
- Targi Boatshow – Interservis w Łodzi - za dwadzieścia lat targów turystyki wodnej w Łodzi;
- Firma Henri Lloyd z Brodnicy - za umiejętne łączenie międzynarodowego biznesu ze wspieraniem polskich żeglarzy;
- Gościńce Kanału Elbląskiego i jez. Jeziorak - za harmonijną współpracę lokalnych przedsiębiorców w tworzeniu oferty turystycznej;
- Andrzej Skrzat - za blisko pół wieku projektowania i budowy jachtów oraz twórczego działania na rzecz środowiska żeglarskiego;
- Grzegorz Świtalski - za popularyzację kultury i tradycji wiślanych;
- Marek Lityński - za wiedzę i pasję przekazywaną w przewodnikach po polskich szlakach wodnych;
- Paweł Czudowski - za długoletnią działalność dla rozwoju turystyki wodnej w Wielkopolsce;
- Waldemar Heflich, redaktor naczelny magazynu „Żagle” - za wieloletnią działalność na rzecz promocji żeglarstwa.



Laur XV-lecia NPB

- Związek Miast i Gmin Nadnoteckich - za konsekwentną pracę na rzecz popularyzacji szlaku Noteci i Wielkiej Pętli Wielkopolski;
- Miasto Ślesin - za stworzenie imponującego ośrodka animacji turystyki wodnej;
- Miasto Szczecin - za konsekwencję w otwieraniu Polski na morze.



Wieści z Klubów



Klub Turystyki Wodnej Kilwater przy W-M Oddziale PTTK w Olsztynie.

Rejs – Zalew Szczeciński i Bałtyk [29.07-09.08.2018] ¹

Czasem od samego początku nic nie wychodzi. Nie ma kto płynąć i nie ma z kim płynąć. Wiadomo było tylko gdzie płynąć i w jakim terminie – Zalew Szczeciński i Rugia. To było wskazanie Józka. To jego akwen od sześciu już lat. A mój akwen już dwukrotnie pokonany. Pokonany to za mocno powiedziane. Zaliczony też nie brzmi dobrze. Może wstępnie rozeznany? Określany przez mnie, jako pływanie mazurskie ze sznycem morskim. To zasługa Józka, który udostępnił mi „swój” akwen. Za to dziękuję. Do „mojej” łódki zamustrowanie zapowiedział Maciek I z Agnieszką. Bardzo się ucieszyłem. W styczniu 2018 zacząłem szukać czarteru na koniec lipca. Padło na Stepnicę- odpowiedział oczywiście Józek. Mała czarterownia, kilka łódek. Negocjacje, uzgadnianie wyposażenia jachtu i treść umowy trwały miesiąc a może dwa. Za długo. Czarterboss się zdenerwował. Może byłem za bardzo upierdliwy a może czarterboss mało tolerancyjny. Tylko Neptun to wie. Ja nie wyobrażałem sobie, że można czarterować łódkę bez umowy i określenia wyposażenia żeglarskiego. A czarterboss uważał, że taka umowa nie jest do niczego potrzebna. Zakończyło się kompromisem ja przygotowałem umowę a On podpisał. Ale było podbramkowo.

Łódka Jonson 26, „*Madame PE*”, pod szwedzką banderą, 7,95 dł., zanurzenie 1,40m, silnik stacjonarny 16KM, kingston morski, ploter i wszelkie żeglarskie szpeje.

Załoga- Piotr I i Anka, Maciek I i Agnieszka. Jak się później okazało, o poglądach jak ci gorszego sortu. Maciek I znał się nie tylko na żeglarstwie, astronomii, ale i również na wszystkich gatunkach piwa polskiego, niemieckiego i wszelakiego. Agnieszka i Anka umilały żeglowanie jak Nereidy – nimfy morskie uosabiające uroki morza. Były odporne na bujanie łódki i męskie komentarze mało feministyczne. Na pierwszej łódce „*Marzenie J*” –Józek- komandor flotyli, Piotr II i Zosia. Te dwie łódki pływały dwa tygodnie. Tydzień pływał na trzeciej łódce „*Delta*” –Maciek II, Darek, Iza i Ewelina. Tu zarówno załoga i łódka nie były pewne do samego końca. Do ostatniej chwili trwały przetasowania, tylko Maciek II był pełen optymizmu i nadziei. Podziwiam!

Stepnica położona jest na wschodnim wybrzeżu Zatoki Szczecińskiej prawie naprzeciwko Trzebieży. Dobre położenie, małe miasteczko, bary, restauracje, stacja benzynowa i Biedronka na bunkier jachtowy, dwie mariny: w Kanale Młyńskim i gminny port jachtowy im. kapitana Roberta Hilgendorfa. Port w Kanale Młyńskim jest bardzo osłonięty i zaciszny, ale infrastruktura portowa taka sobie. Port gminny, to nowa inwestycja z nadbrzeżem, sanitariatami, możliwością podłączenia do prądu i wody, ale nieosłonięty i wystawiony na wiatr i fale. W tym drugim czekała na nas „*Madame PE*” pod szwedzką banderą i nasz kolega Józek skipper jachtu „*Marzenie J*”- i oczywiście czarterboss Konrad. Jak to zwykle bywa czarterboss okazał się bardzo komunikatywnym i bezpośrednim facetem. Nie było żadnego problemu z łódką a i czarterboss patrzył na mnie już przychylnym okiem. Ja na niego też.

¹ <https://ktwkilwater.wordpress.com/2018/09/05/rejs-zalew-szczecinski-i-baltyk-29-07-09-08-2018/>



29.08.2018. Klarowanie jachtu, sztauowanie żeglarskiego i nieżeglarskiego szpeju, zakupy spożywcze w Biedronce, obiad na „mieście”, konkretyzowanie trasy rejsu, wpatrywanie się w www.windguru.cz i mała integracja. Oczekiwanie na załogę Józka, która była już na końcówce drogi S10. Załoga Maćka II miała inny port zaokrętowania –Lubczynę nad j. Dąbie i większe opóźnienie i mieli do nas trochę wody do przepłynięcia. Załoga się spóźniła, wypłynęli po czasie, silnik niedomagał, mieli za mało paliwa. Józek popłynął do nich z pomocą techniczną. Popłynęli własnym torwaterem najpierw do Trzebieży i Kamminke w Niemczech. Zawitali też do Nowego Warpna gdzie podziwiali odnowione miasto i z powrotem do Trzebieży. Następnym portem był Wolin z XXIV Festiwalem Słowian i Wikingów. Rejs zakończyli w Lubczynie. Niestety nie udało się nam spotkać w te trzy załogi na trasie. Szkoda.



*Operacja „flaglinka”.
Maciek wchodzi na maszt.*

My natomiast wypłynęliśmy w poniedziałek kierując

się do Ueckermünde gdzie cumowaliśmy w lokalnym klubie żeglarskim. W porcie, zresztą we wszystkich niemieckich portach jest cicho, żeby nie powiedzieć, że bardzo cicho. Nie ma śpiewów, głośnych rozmów i żadnych imprez. Sąsiadów łód-



Olsztyńska załoga wyrusza ze Stepnicy na podbój nowych akwenów.

kowych nawet nie słyszeć, tak jak by ich nie było. Miasteczko zadbane, wyludnione i ciche. Następnego dnia popłynęliśmy do Mönkebude wykapać się i trochę popłażować. Obiad na jachcie smakował wyśmienicie. A w porcie właśnie wodował się Leon, którego wypatrzył Maciek I. Leon to oddzielna historia. W ubiegłym roku Maciek I pływając z Józkiem na tych wodach potrzebował euro. Zapytał pierwszego załoganta na niemieckiej łódce. A załogant odezwał się po polsku. Okazał się byłym mieszkańcem Olsztyna, który wyemigrował do Niemiec za lepszym życiem i tam mieszka już od wielu lat. Pływali razem. Spotkanie to przerodziło się w bardzo dobrą znajomość. W tym roku bez żadnego umawiania się spotykamy Leona w porcie. Dobrym wspomnieniom nie było końca a i dalsze pływanie było już w trzy łódki. Leon pływał trochę przerobioną żaglówką na motorówkę. Nocowaliśmy w Karnin gdzie jest pozostałość niedokończonego mostu kolejowego, którego przęsło w całości miało się podnosić na czterech podporach umożliwiając przepływ jachtów. Następną „przeszkodą” był most zwodzony na rzece Pene w Zecherin. Nocowaliśmy w Lassen w małym porcie.

W Lassen są małe domki z charakterystycznymi ozdobnymi kolorowymi drzwiami. Następnego dnia płyniemy do Zinowotz. Zinowitz to taki ichni mniejszy Sopot z mołem. Kąpiemy się w morzu i mamy chwilę odpoczynku. Ciekawym „urządzeniem” jest kapsuła, która zanurza się w morzu i można obserwować podwodne życie. W sklepie obsługuje nas trzech polskich studentów, do których usiłowaliśmy zagadać po niemiecku. Płyniemy do Wolgast i czekając na otwarcie mostu zwiedzamy miasto. Nic ciekawego. Późnym wieczorem po ciemku wpływamy do Peenemünde. W porcie nad naszym bezpieczeństwem czuwa radziecka łódź podwodna a w oddali pociski V-1. Rano zwiedzamy te nasze nocne środki bezpieczeństwa i dodatkowo muzeum. Podsumowaniem muzeum o produkcji pocisków V 1 w okresie II wojny jest to, że Niemcom możemy zawdzięczać późniejsze loty w kosmos i rozwój techniki kosmicznej. Tak przekuli tragedię wojenną w swój sukces technologiczny. W Peenemünde rozstajemy się z załogą Józka, która musi zdążyć do Stepnicy i Leonem, który zmienia kurs na własny. Zrobiło się pusto i brak było codziennych kontaktów i rozmów z Józkiem o warunkach pogodowych i planach pływania i ciekawych portach i miejscach, ale i też, co wieczornych integracji. Teraz musiała wystarczyć rozmowa telefoniczna. Zabrakło też perlistego śmiechu Piotra II i wyciszonej Zosi, oraz tęskniącego za Polską Leona. Opuszczamy Zalew Szczeciński i płyniemy Bałtykiem do Greiswaldu. Mijamy statki układające nitkę gazociągu Nord Stream 2 ?? Jest to nawet naniesione na ploterze. A EU ciągle dyskutuje czy na to pozwoli. Ciekawostką w Greiswaldzie /prawa miejskie otrzymało miasto w 1296 r. z rąk książąt pomorskich/ jest tama na rzece Ryck zapobiegająca cofce z morza, ruiny klasztoru i stare miasto z najstarszym uniwersytetem pomorskim założonym w 1456 r. W tym klasztorze została pochowana Anna Jagiellonka córka króla Polski Kazimierza Jagiellończyka. Następnym portem jest Peenemünde Nord, z którego dopływamy do Świnoujścia. Idziemy za namową Agnieszki na obiad do baru, który miał serwować pyszne pierogi, ale pierogarnia już się zlikwidowała. Pozostała nam tawerna portowa. W następnym porcie Wapnicy spotykamy bractwo „Czarnego węża” na stylizowanej łodzi ubranych w sukmany z epoki. Zajmują się rekonstrukcją realiów życia IX –XI wieku słowiańszczyzny. Spotykamy ich jeszcze na Zalewie jak płyną dostojnie pod pięknymi żaglami a my płyniemy już do Wolina na spotkanie z załogą Józka i Leonem. Całodniowy odpoczynek spanie na trawie, leniuchowanie i niekończące się rozmowy Polaków o –właśnie, o czym? O rejsie, który się kończy, o pożarze trzcinowiska w pobliżu skansenu Centrum Słowian i Wikingów o trójkołowcach, którzy zjechali na krótki odpoczynek -o wszystkim. To był wieczór trzech łódek i ich załóg. Był szampan z lodem i inne smakołyki. Jutro /12.08.2018/ w Stepnicy zakończenie rejsu. Nie pisałem o pogodzie i kierunkach i sile wiatru jak to powinienem. Wszak to rejs. To uzupełniam: pogoda była słoneczna ciepła i gorąca. Wiatr i woda nas oszczędzały i nie straszyły swą potęgą. To nie znaczy, że nie zatrzymały nas w porcie, ale to raczej z naszego lenistwa i zdrowego rozsądku.



Zmierzamy do Lassen.



*Płonące trzcinowisko za skansenem w Wolinie budziło grozę
i strach, że spłoną drewniane zabudowania skansenu.*

Nie pisałem o pierwszych kluczach gęsi gęgawy na niebie, o pięknych zachodach słońca i zbierających się ciężkich chmurach burzowych, o kwiatkach na niemieckiej łódce, pod salingiem proporczykach PTTK i klubowej na „*Marzeniu J*”, to można zobaczyć na zdjęciach.

I to tyle. Ahoj.

Opracował. Piotr I Kamiński





XL Regaty o Puchar Wrzосу i Prezydenta Miasta Płocka już za nami!²

Dnia 4-tego września o godzinie 10.00 odbyło się otwarcie jubileuszowych XL Regat o Puchar Wrzосу i Prezydenta Miasta Płocka.

Na wyścigi stawilo się mnóstwo chętnych: zarejestrowaliśmy aż 62 jachty, a więc pojawili się reprezentanci niemal wszystkich klubów żeglarskich na Zalewie Włocławskim.

Wszystko było dopięte na ostatni guzik, uczestnikom imprezy dopisywały humory, a pogoda była piękna, słoneczna, ale niestety bezwietrzna. Dlatego też, po kilku niecierpliwych godzinach oczekiwania na choćby lekkie podmuchy wiatru, postanowiono główną część imprezy, czyli zawody, przełożyć na dzień następny.

Nie przeszkodziło to jednak w kontynuowaniu zabawy, tylko w nieco innym charakterze ;-)

Niedoszli konkurenci do późnych godzin wieczornych integrowali się bowiem przy muzyce, piwku i kiełbasce.

Zgodnie z założeniami dnia poprzedniego regaty odbyły się 5-tego września. Na szczęście tego dnia, poza humorami, dopisała również i pogoda. Co prawda, w niedzielę pojawiło się nieco mniej jachtów (dokładnie 36), jednak zawodom towarzyszyło mnóstwo emocji.

Żeglarze startowali w trzech biegach.

W wyścigu grupowym zwyciężył klub K.Ż. Morka, zaś drugie miejsce zajął K.Ż. Petrochemia.

Wszystkim uczestnikom gratulujemy woli walki, dziękujemy za udział w zawodach oraz za miłą zabawę.

Wszystkich obecnych (oraz tych co w tym roku przegapili ;-)) już teraz serdecznie zapraszamy na XLI Regaty, które odbędą się za rok!

² <http://www.morka-plock.pl/aktualnosci/155,XL-Regaty-o-Puchar-Wrzosu-i-Prezydenta-Miasta-Plocka-juz-za-nami!>





To były już ostatnie w tym roku regaty żeglarskie na Zalewie Koronowskim³



Każde regaty organizowane na przystani Klubu Żeglarskiego WIND w Romanowie mają uroczystą oprawę. To już tradycja klubu. ©Anna Pantkowska

Niestety, to były już ostatnie dni lata i ostatnie w tym roku regaty na Zalewie Koronowskim. Zorganizował je klub WIND w Romanowie...

Klub Żeglarski WIND w Romanowie **w tym roku był organizatorem dwóch regat** - o puchar burmistrza Koronowa oraz - na koniec lata - siedemnastych Regat Pamięci. Bo w tym klubie żeglarskim pamiętają o tych, którzy odeszli na wieczną wachtę.

A że pogoda sprzyjała - słońca i wiatru nie brakowało - więc żeglarzy i łodzi było wielu. Dokładnie 146 osób na 52 jachtach, reprezentujących 11 klubów. Nie tylko miejscowych, także m.in. z Bydgoszczy, Osielska, Barcina, Inowrocławia, Chełmży, Człuchowa. Najstarszy sternik miał 72 lata, najmłodszy tylko 12 lat.

Warto odnotować zwycięzców XVII Regat Pamięci w poszczególnych klasach. W otwartopokładowej zwyciężył sternik Julian Żyromski (niezrzeszony); drugi był Łukasz Jaskulski (BKŻ Osielsko), III - Krzysztof Myk (PTTK Pasat Bydgoszcz). W klasie Omega pierwszy linię mety minął Sebastian Knasiecki z KŻ King w Człuchowie (tuż zanim był jego klubowy kolega Stefan Kalinowski), trzeci Jerzy Lewandowski (KŻ Białe żagle Chełmża); w klasie Venus: I miejsce Romuald Galor (PTTK Pasat Bydgoszcz), II - Jerzy Maliszewski (KŻ Wind), III- Marcin Łażewski (PTTK Pasat); w kla-

³ <https://pomorska.pl/to-byly-juz-ostatnie-w-tym-roku-regaty-ze-glarskie-na-zalewie-koronowskim/ar/10668332>

sie T1: I miejsce Tomasz Chełminika (KŻ Neptun Barcin), II - Maciej Jaskuła (Białe żagle Chełmża), III - Marcin Woźniak (Wind); w klasie T2: I miejsce Robert Kurczewski (YKP Inowrocław), II - Bartosz Niciński (niezrzeszony), III Filip Kryspin z Tazbirowa.

15 września 2019 r. Adam Lewandowski



Rok Prasy Morskiej



Rok Prasy Morskiej to akcja mająca na celu uczczenie 100. rocznicy wydania pierwszego polskiego czasopisma morskiego. Jej celem jest przybliżenie zagadnień związanych z czasopiśmiennictwem morskim w odrodzonej Polsce i pokazanie współczesnemu czytelnikowi wybranych tytułów prasowych o tematyce morskiej i żeglarskiej. Pomysłodawcą akcji jest red. Marek Słodownik.

„Bandera Polska”

Pierwszy w odrodzonej Polsce tytuł poświęcony sprawom morskim, jego premierowy numer datowany jest na maj 1919 roku, a więc wydany zaledwie pół roku po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, w czasie tworzenia zrębów państwowości oraz kształtowania granic i porządku publicznego. Ukazało się zaledwie 5 numerów, ale pismo odcisnęło trwały ślad na świadomości morskiej ówczesnych elit. Kiedy pierwszy numer pisma ukazywał się 2 maja na rynku, trwała jeszcze wojna polsko-bolszewicka i niejasny był jej rezultat, co świadczy o dalekowzroczności założycieli tytułu i ich chęci budowania nowego państwa. „Bandera Polska” to pismo, które za cel stawiało sobie informowanie o najważniejszych sprawach związanych z morzem i gospodarką morską z punktu widzenia eksperckiego, stawiało liczne pytania problemowe i dawało na nie wyczerpujące odpowiedzi. Trudno mówić o szerokim odbiorze społecznym pisma wydawanego w tym czasie, a poświęconego tematyce, która w świadomości Polaków nie istniała przez prawie 150 lat i nie miała szans na większe społeczne zainteresowanie.

W podtytule znajdował się zapis: *„czasopismo poświęcone sprawom żeglugi polskiej, organ Towarzystwa Bandera Polska”*. Redakcja w artykule uzasadniała konieczność powołania nowego pisma w sposób oczywisty wskazując na niepodległość gospodarczą i korzyści wynikające z możliwości tworzenia własnej gospodarki morskiej.

Pismo jak na ówczesne czasy było imponujące, 80, staranna szata graficzna oraz wysoki poziom merytoryczny zamieszczonych artykułów. Redaktorem był Leon Władysław Biegeleisen, a szefem działu artystycznego został malarz i grafik Włodzimierz Nałęcz, autor wielu ilustracji zamieszczanych w kolejnych wydaniach. Siedziba redakcji mieściła się w Warszawie, początkowo przy ulicy Kruczej 47a, następnie przy ulicy Królewskiej 16, by ostatecznie zająć lokal przy ulicy Marszałkowskiej 63, w siedzibie wydawcy, Ligi Morskiej i Rzecznej. Pojedynczy egzemplarz „Bandery Polskiej” kosztował 5 marek polskich, reklam w nim nie było poza okładkową, w której reklamowano zakład krawiecki jednego z członków Towarzystwa.

Czas powstania pisma to początek polskiej państwowości po 123-letniej przerwie spowodowanej zaborami. Bardzo wiele spraw związanych z odbudową państwa wymagało pilnego działania, a wszystkie problemy wydawały się priorytetowe. Wokół pisma skupiła się grupa wizjonerów planujących szeroko zakrojone działania związane z morzem i obronnością. Dostrzegano w tym gronie nie tylko potrzebę szybkiej odbudowy dróg wodnych i włączenia ich do systemu komunikacyjnego, ale także zajęto się w sposób metodyczny planowaniem na długie lata, kreśleniem dalekosiężnej wizji nowoczesnej floty handlowej, stworzeniem marynarki wojennej, szkolnictwa morskiego czy budowy dróg wodnych.⁴

Pismo padło ofiarą ówczesnej bardzo niestabilnej sytuacji politycznej i gospodarczej, ponieważ po wydaniu zaledwie dwóch numerów zmuszone zostało do zawieszenia działalności, co redakcja wyjaśnia czytelnikom w numerze 1/1921, który ukazał się po ponadrocznej przerwie: *„Rozpoczynamy pracę, przerwana wśród najcięższych warunków wydawniczych, olbrzymiej drożyzny papieru i druku, która poprzednio uniemożliwiała nam kontynuowanie wydawnictwa. Jeśli obecnie przystępujemy ponownie do stałego wydawania „Bandery Polskiej” to czynimy to w przeświadczeniu, iż jedyne pismo na ziemiach polskich poświęcone sprawom żeglugi polskiej jest w chwili obecnej decydującej walki o dostęp do morza niezbędne.”*⁵

Pismo nieoczekiwanie powróciło na rynek z początkiem 1921 roku, ale udało wydać zaledwie trzy numery: styczniowo-lutowy, marcowo-kwietniowy oraz majowo-sierpniowy, po czym tytuł zniknął z rynku bez uprzedzenia. Próbowano go odtworzyć w kolejnym roku, ale już bez powodzenia.

„Bandera Polska” od początku swego istnienia ukazywała się nieregularnie, numer pierwszy wydano w maju, drugi w lipcu, a na kolejne trzeba było czekać prawie półtora roku, wydano je dopiero w 1921 roku. Także cena zmieniała się w tym czasie radykalnie, a jej zmiany wywołane były kryzysem gospodarczym i inflacją. Pierwsze dwa numery kosztowały 5 marek, kolejne trzy już 100 marek, co trzeba uzasadnić szalejącą wówczas inflacją i niekontrolowanym wzrostem cen.

„Bandera” to tytuł, który wywarł ogromny wpływ na postrzeganie spraw morza w Polsce w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości, głównie w sferach władzy, pomimo faktu, że wydano zaledwie pięć numerów. Tytuł bardzo opiniotwórczy, o charakterze informacyjnym i publicystycznym, prezentujący bardzo dojrzałą tematykę morską w różnych jej aspektach. Pozbawiony zupełnie elementów agitacyjnych, koncentrował się na założonej problematyce w sposób analityczny, pogłębiony, zmuszający do refleksji. Nie było to z pewnością pismo masowe, ale miało zupełnie inne zadania i rolę swoją wypełniło w czasach kształtowania się gospodarki morskiej odrodzonej Polski.

Pismo miało wyważony układ graficzny, nie epatowało wielkimi barwnymi ilustracjami, w całym pierwszym numerze było ich zaledwie kilka i to czarno-białych, ale skoncentrowało się na publikacji kilku ważnych problemowych artykułów mających wzbudzić dyskusję w gronie czytelników, osób wpływowych w swoich środowiskach. Artykuły były obszerne, ilustrowane, złamane jednoszpaltowo na wąskich kolumnach. Zamieszczono w nim niezwykle istotne teksty na tematy najważniejsze w środowisku zajmującym się kształtowaniem polityki morskiej nowego państwa. Počasne miejsce zajmowały teksty o korzyściach płynących z regulacji Wisły, co uważano za wielkie inżynierskie wyzwanie.⁶ Prezentowano także sieć dróg śródlądowych

⁴ (ba), „Memoriał Ligi Żeglugi Polskiej do Wysokiego Sejmu”, „Bandera Polska” nr 2/1919

⁵ (ba), „Od Wydawnictwa”, „Bandera Polska” nr 1-2/1921

⁶ Marian Wojtkiewicz, „Czy można Wisłę natychmiast uszlusować”, „Bandera Polska” nr 1/1919, Marian Wojtkiewicz, „Geneza projektu mechanicznego uszlusowania Wisły”, „Bandera Polska” nr 5-8/1921



odrodzonego państwa by pokazać potencjał tkwiący w polskich rzekach.⁷ Ważny był również artykuł problemowy na temat polskiej floty handlowej, który wywołał ożywioną dyskusję.⁸ Zajmowano się także kwestiami może mniej ważnymi z gospodarczego punktu widzenia, ale istotnymi z powodów symbolicznych, dotyczące bandery odradzającej się floty⁹. Wiele miejsca poświęcono konieczności budowy polskiego portu, gdyż Gdańsk wskutek Traktatu Wersalskiego został włączony do Wolnego Miasta pod administracją niemiecką i słusznie przewidywano narastające kłopoty. W materiale poświęconym tej kwestii jako cztery najważniejsze warunki dla polskiego portu wskazano: *że musi on wyłącznie należeć do Polski, być dostatecznie wielkim, urządzonym współcześnie i odpowiadać ogólnym potrzebom kraju*.¹⁰ Odpowiedzią na zagrożenia pojawiające się na łamach pisma były konkretne propozycje rozwiązania problemów. Postulowano rozbudowę portu w Tczewie, który w początku odrodzenia Polski zyskał charakter portu morskiego, ale też kreślono wizję budowy nowego polskiego portu nad Bałtykiem, który uniezależniłby Polskę od rosnących wpływów niemieckich.¹¹ Autorzy publikowanych tekstów akcentowali korzyści płynące z faktu posiadania dostępu do morza i kreślili korzyści wynikające z możliwości rozwoju gospodarki morskiej. Podkreślano, że ważne jest nie tylko posiadanie wybrzeża i portów, ale również infrastruktury towarzyszącej w postaci nabrzeży, dróg dojazdowych i sprawnego systemu komunikacyjnego w głębi lądu, który będzie w stanie obsłużyć port.¹² W ten nurt publicystyki autorów pisma wpisywał się doskonale materiał na temat projektowanych kanałów żeglugowych w Polsce, które miały w znaczący sposób wpłynąć na poprawę komunikacji. Już wówczas dostrzegano konieczność budowy systemu dróg wodnych wskazując na duże koszty budowy, ale późniejsze niskie nakłady na utrzymanie sieci wodnej oraz niebagatelne korzyści wynikające z posiadania takiego systemu komunikacji. Kanał Węglowy, Zachodnio-Wschodni, Małopolski i sieć kanałów Warszawskich oraz kanał Warszawa-Bug, będącego w istocie przedkiem Kanału Żerańskiego, notabene jedynej zrealizowanej, dopiero w okresie PRL, inwestycji hydrotechnicznej z tego katalogu.¹³

Wprawdzie sprawy żeglarskie stały się od początku marginesem w tematyce pisma, to jednak numer marcowo-kwietniowy z 1921 roku przyniósł ciekawy materiał podnoszący konieczność zunifikowania nazewnictwa żeglarskiego, o co zabiegało środowisko.¹⁴ Materiał ten wywołał wiele komentarzy, także prasowych, w których nie negując zasadniczo konieczności dokonania unifikacji, wskazywano na wiele niekonsekwencji w podjętej pracy i wskazywano inne rozwiązania w konkretnych kwestiach. Redakcja nie stroniła również od materiałów krajoznawczych, czego przykładem jest bardzo obszerny reportaż ze spływu Wisłą, który w 1919 roku miał pierwszą część, a do kontynuacji nie powrócono po reaktywacji tytułu dwa lata później.¹⁵ Podobny charakter, choć nieco bardziej teoretyczny, miał cykl artykułów omawiający charakter żeglugi po Kresach Wschodnich, w którym autor, Roman Ingarden, kreślił charakterystyczną kreską opis życia na szlakach wodnych regionu i w sposób bardzo su-

⁷ Jerzy Kurnatowski, „Polska sieć wodna”, „Bandera Polska” nr 1/1919

⁸ Kazimierz Porębski, „Niektóre warunki zdrowego rozwoju narodowej floty handlowej”, „Bandera Polska” nr 1/1919

⁹ Włodzimierz Nałęcz, „Jak powinna wyglądać bandera polska”, „Bandera Polska” nr 1/1919

¹⁰ Tadeusz Tillinger, „Port polski na Bałtyku”, „Bandera Polska” nr 3-4/1921

¹¹ Tadeusz Tillinger, „Port morski w Tczewie”, „Bandera Polska” nr 1-2/1921, str. 28-33, Tadeusz Tillinger, „Pierwszy polski port morski”, „Bandera Polska” nr 5-8/1921

¹² Bronisław Chodkiewicz, „Dostęp do obcych mórz”, „Bandera Polska” nr 2/1919

¹³ Jerzy Kurnatowski, „Polska sieć wodna”, „Bandera Polska” nr 1/1919, Tadeusz Tillinger, „Projektowane kanały w Polsce”, cz. 1. „Bandera Polska” nr 3-4/1921, cz. 2. „Bandera Polska” nr 5-8/1921,

¹⁴ Yachtsman, „Polskie słownictwo żeglarskie”, „Bandera Polska” nr 3-4/1921

¹⁵ Stanisław Łęgowski, „Z biegiem Wisły”, „Bandera Polska” nr 2/1919



gestywny opisywał korzyści płynące z wykorzystania tych dróg.¹⁶ Materiał był bardzo obszerny, wymagał więc podzielenia go na części, czego redakcja dokonała ze szkodą dla całości z uwagi na wysoce niezadowalający zasób materiału ilustracyjnego do tekstu. W tym cyklu zaprezentowano także obszerny artykuł o Kanale Augustowskim jako o przykładzie wielkiego poprzez swoją dalekowzroczność przedsięwzięcia gospodarczego przynoszącego konkretne korzyści gospodarcze dla kraju, a okazją do publikacji tego tekstu było zbliżające się 100-lecie rozpoczęcia budowy kanału przypadające na rok 1924.¹⁷

Odrębną grupą zagadnień był rozwój floty handlowej jako warunek konieczny rozwoju gospodarki morskiej. Na ten temat pisano немало, a konkluzją wszystkich materiałów opublikowanych na łamach „Bandery Polskiej” była narastająca w bardzo szybkim tempie konieczność budowy własnej floty w celu sprostania wyzwaniu gospodarczemu oraz szukaniu nowych rynków zbytu na wyroby polskie.¹⁸ W piśmie zaskakiwało wyraźne zaznaczenie tematyki śródlądowej, zwłaszcza w pierwszym roku istnienia pisma, należy jednak wziąć pod uwagę, że sprawy gospodarki morskiej zyskały na znaczeniu, także w prasie, dopiero po podjęciu przez rząd RP decyzji o budowie portu morskiego w Gdyni, a miało to miejsce w 1922 roku, kiedy „Bandera Polska” zniknęła już z rynku.

Gospodarka morska była oczywiście na łamach pisma dominująca, a autorami tekstów było liczne grono autorów zewnętrznych, o zróżnicowanych poglądach, ale wszyscy prezentowali głęboką troskę o rozwój gospodarki i stan zapóźnienia w tej mierze. Tematyki Ligi Morskiej nie było wiele, ale w latach 1919-21, kiedy tytuł ukazywał się na rynku, Liga Morska dopiero raczkowała i nie była jeszcze organizacją ani silną ani masową, w związku z tym nie poświęcano jej działalności wiele miejsca. „Bandera Polska” wypełniła swoją misję informowania w sposób rzetelny o najważniejszych problemach gospodarczych związanych z żeglugą, jej znaczenie było tak duże, że nawet po latach często na łamach innych pism tego segmentu przywoływano teksty i opinie wybranych autorów jako ilustrację niezależności i obiektywizmu dziennikarskiego.

Ewolucja podtytułów:

„Bandera Polska – czasopismo poświęcone sprawom żeglugi polskiej, organ Towarzystwa Bandera Polska”

Marek Słodownik



¹⁶ Roman Ingarden, „Drogi wodne na Kresach Wschodnich Polski”, „Bandera Polska” nr 1- 2/1921, „Bandera Polska” nr 5-8/1921

¹⁷ Roman Ingarden, „Drogi wodne na Kresach Wschodnich Polski – Kanał Augustowski”, „Bandera Polska” nr 3-4/1921

¹⁸ Czesław Petelenz, „Nasza marynarka handlowa”, „Bandera Polska” nr 1-2/1921, Stanisław Łęgowski, „Nasza marynarka handlowa a konwencja polsko-gdańska”, „Bandera Polska” nr 3-4/1921



Zaproszenia



Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK zaprasza na jubileuszowy
XXXX Rejs Żeglarski PTTK " ODRA 2019"

Rozpoczęcie - 21.06.2019 Marina Gliwice

Zakończenie - 13.07.19 Szczecin

Szczegóły, program i zgłoszenia pojawią się wkrótce na stronie:

<http://ktz.pttk.pl/index.php>

Już tradycyjnie w ostatni weekend września,
w dniach 26 – 29 odbędzie się Kurs i Zlot Instruktorów Turystyki Żeglarskiej PTTK,
tym razem spotykamy się w Soczewce koło Płocka.

Szczegóły, program i zgłoszenia pojawią się wkrótce na stronie:

<http://ktz.pttk.pl/index.php>

Pożegnanie druha Wojciecha Brzechowskiego.



Odszedł druha Wojciech Brzechowski, harcerski wychowawca pod okiem, którego wychowało się kilka pokoleń harcerzy i żeglarzy. Od początku harcerskiej przygody związany był z 1 Rzeszowska Drużyna Harcerzy zwaną od koloru noszonych chust – Czarną JEDYNKĄ, najstarsza w Rzeszowie harcerska jednostka, w której ostatecznie pełnił funkcję drużynowego.

Jego wielką miłością była woda. Był komandorem Harcerskiego Kręgu Morskiego. Uczył młodzież żeglowania i organizował śmiałe, żeglarskie wyprawy. Jedną z nich było zorganizowany w 1967 r. rejsu Dunajem z Bratysławy do Morza Czarnego, co jak na tamte czasy stanowiło niezwykle wyczyn.

Harcistrz Brzechowski był również zaangażowany w upamiętnianie dorobku historycznego harcerstwa. Realizował akcję „Pamięć”, w ramach której organizował sesje naukowe, wystawy, gawędy o historii ZHP i ludziach związku. Wydawał też biuletyn HKM „IJB”. Te dwie misje połączył w czasie poszukiwań szczątków generała Mariusza Zaruskiego- kapitana Zawiszy Czarnego, założyciela TOPR-u, ale przede wszystkim harcerskiego wychowawcy. Po kilkuletnich poszukiwaniach, w 1997 roku urnę z ziemią z Chersonia, z miejsca pochówku generała przywieziono do Polski. Po uroczystościach upamiętniających generała w Rzeszowie, urna spoczęła na Pękowym Brzysku w Zakopanem. Odbył się również symboliczny pogrzeb morski generała, organizowany przez druha Wojciecha. Następnie harcmistrz Wojciech Brzechowski zainicjował zbiórkę pieniędzy na dzwon dla polskiego kościoła w Chersoniu. Dzwon noszący imię generała popłynął do Chersonia na pokładzie sy Zawisza Czarny w 1999 roku.

Harcistrz Wojciech Brzechowski został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem „Za Zasługi dla ZHP”, medalem Polskiego Związku Żeglarskiego „Za szczególne zasługi dla Żeglarstwa Polskiego”, Krzyżem „Pro Mari Nostro”, Medalem gen. Zaruskiego „Za zasługi w wychowaniu wodnym ZHP.



Halina Brzechowska (na wózku) i obok W. Podleśny oraz komandor hm. W. Brzechowski.



Meldunek hm. W. Brzechowskiego Honorowemu Komodorowi ZHP hm. Witoldowi Bublewskiemu o zakończeniu „Akcji Zaruski”



Kołobrzeg 17.III.2015 r. wręczenie Krzyża Pro Mari Nostro



Warszawa 2000 rok Szkoła im. M. Zaruskiego Sejmik harcerskich pokoleń żeglarzy morskich, Wojtek Brzechowski został wybrany na Komandora Harcerskiego Kręgu Morskiego.

Pogrzeb odbędzie się w czwartek, 14 lutego w Rzeszowie. Msza Święta w kościele pw. Św Józefa rozpocznie się o godzinie 13:30. Potem nastąpi przejście na pobliski Cmentarza Staromiejski.

