

**KOMISJA TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ
ZG PTTK**

BIULETYN

specjalny - wyborczy



Luty 2018

NR 35

Wstęp

Dobiegła XVIII kadencja Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK. Przyszedł czas na krótkie podsumowanie, pochwalenie się osiągnięciami, ale też przyznanie się do zaniechań w działaniu. Sprawy te zostały dokładnie opisane w sprawozdaniu kadencyjnym, w części dotyczącej realizacji uchwał i wniosków.

Mam nadzieję, że delegaci XIX Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK są najlepszymi reprezentantami turystów wodniaków, którzy mogą ocenić działalność ustępującej komisji. Zechcą ocenić, a jednocześnie pomogą nowo wybranej komisji wypracować kierunki działań na następne cztery lata, a ich opiniotwórczy głos będzie decydujący przy podejmowaniu uchwał i wniosków XIX KKTŻ PTTK.

Po wielu konsultacjach społecznych, w lipcu 2017 r została uchwalona ustawa Prawo wodne. Wiele obiecywaliśmy sobie po jej zapisach, przede wszystkim uregulowanie sprawy opłat za korzystanie z wód, jak również opłat za tereny pokryte wodami. Czemu ma to dla nas tak ogromne znaczenie? Zapowiadane tak drastyczne podniesienie tych opłat może mieć ogromny wpływ na koszty uprawiania turystyki wodnej. Podatek od użytkowanych wód w obrębie przystani czy mariny, podatek od pomostów, pobór wód ze studni głębinowych od razu przełoży się na tzw. „sznurek”, czyli jednostkowe koszty pobytu każdego z wodniaków w porcie. Pomimo, że jest już luty nie znamy jeszcze wysokości kosztów śluzowania. Jediną dobrą wiadomością w sprawie śródlądowych dróg wodnych, jest to, że wszelkie sprawy z tym związane przeszły pod zarząd Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a dokładnie w gestię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Wydaje się, że skupienie wszystkich spraw, od ochrony środowiska, poprzez inwestycje hydrotechniczne i przeciwpowodziowe, a kończąc na żegludze towarowej i turystycznej pod jednym nadzorem decyzyjnym, może przynieść wiele korzyści dla gospodarki narodowej i wypracować spójny, wieloletni plan związany z realizacją podpisanej przez Polskę Konwencji AGN. Konwencji określającej kierunek rozwoju żeglugi śródlądowej w całej Europie.

W tym miejscu chciałbym jednak wymienić kilka rzeczy, którymi komisja może się pochwalić, to przede wszystkim rejsy i zloty.

W 2014 roku odbyły się dwa rejsy pod banderą PTTK. Pierwszy to XXXVI Międzynarodowy Rejs „Pętla Żuławska i Zalew Wiślany”. Drugi rejs, korzystając z uprawnień układu z Schengen, to rozpoczęcie dwuletniego zwiedzania kanałami i rzekami państw Zachodniej Europy. W pierwszym roku popłynęliśmy przez Berlin,

Mittellandkanal, Ren, Amsterdam, Antwerpie, Bruksela, Liege, Maastricht do holenderskiego Roermond, by tam zostawić łodzie na zimę.

Rok 2015 to kontynuacja rejsu z poprzedniego roku. Przez belgijską Gandawę, Paryż, kanałem burgundzkim, Dijone, kanałem Rodan – Ren, by potem tym samym Renem dotrzeć do szwajcarskiej Bazylei. W drodze powrotnej, poprzez pięć ogromnych śluz dopłynęliśmy do Strasburga, gdzie po prawie dwumiesięcznym rejsie moja przygoda z rzekami i kanałami się zakończyła.

Również w tym samym roku popłynął rejs z Bydgoszczy do Ławy, ponownie pod komandorstwem Edzia Kozanowskiego na żeglarskim szlaku.

W 2016 roku postawiliśmy przed sobą następne trudne, przede wszystkim organizacyjnie zadanie, rejs na „Zalew Szczeciński i Stralsund”. Rejs po wodach zatokowych i morskich. Przepiękne miejsca, hanzeatyckie miasta, imponujące wrażenia, niezmiernie przyjaźni i gościnni ludzie.

W 2017 roku, Roku Wisły przygotowaliśmy nietypowy rejs szlakiem całej Wisły. Od km „O” koło Oświęcimia do Gdańska i Westerplatte. Lecz, aby nie był to taki „normalny” rejs, jakich w tym roku odbyło się wiele, w symboliczny sposób rozpoczęliśmy go na wysokości ponad 900 m n.p.m., przy schronisku PTTK „Przysłop” na Baraniej Górze. Jakież ogromne zdziwienie wśród turystów górskich wywoływał otaklowany, pod pełnymi żaglami jacht, ustawiony prawie na szczycie góry.

Dla podniesienia swoich własnych kwalifikacji oraz powiększeniu stanu ilościowego kadry programowej KTŻ ZG PTTK, co roku, w różnych regionach Polski, organizowany był kurs i zlot Instruktorów Turystyki Żeglarskiej PTTK. W ciągu mijającej kadencji kursy i zloty odbyły się w Serpelicach, w Załęczu Górnym, w Cieszynie oraz Ośrodku Wypoczynkowym Bajka koło Ostródy.

Niezmiernie ważny w działalności KTŻ ZG PTTK jest konkurs organizowany wspólnie z Centrum Turystyki PTTK o Nagrodę Przyjaznego Brzegu. W tym roku laureaci już XIV edycji, odbiorą nagrody podczas gali w Centrum Wystawienniczym EXPO XXI, w Warszawie w dniach 8-11 marca. Konkurs jest bardzo ceniony przez turystów wodniaków, samorządy terytorialne i przedsiębiorców. Dziś jest już ponad dwustu laureatów konkursu, należących do „lobby” na rzecz turystyki wodnej.

Niestety również w ostatnim roku pożegnaliśmy na ostatnią wachtę trzech naszych Kolegów, ogromnie zasłużonych dla turystycznego żeglarstwa PTTK. Odeszli: Honorowy Przewodniczący KTŻ ZG PTTK – Marek Jaczewski, nasz niezastąpiony Wiesiu Łagiewski oraz wychowawca całej rzeszy polskich żeglarzy - Wojciech Górski.

Kończąc ten przydługi wstęp, chciałbym podziękować wszystkim członkom ustępującej Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK za zaangażowanie i włożony wkład pracy.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje Kol. Maciej Grzemiński, który włożył mnóstwo pracy w współprzygotowanie wydawnictwa KTŻ ZG PTTK - „Ceremoniał i etykieta żeglarska”, będącego swoistym kompendium wiedzy na temat historii żeglarstwa, jego tradycji, byłych i zachowanych do dzisiaj zwyczajów. Jak również pisanych i nie pisanych praw i obowiązków oraz sposób postępowania. Również godna podkreślenia była praca i poświęcony czas Kol. Pawła Czudowskiego w przygotowanie i realizację wystaw poświęconych działalności Komisji Turystyki Żeglarskiej. Członkowie Komisji widząc bardzo pozytywne oddziaływanie i aprobujący oddźwięk takich wystaw postanowiła rekomendować przyszłej komisji kontynuowanie takich działań.

Wszystkim innym niewymienionym z nazwiska czy funkcji członkom KTŻ ZG PTTK oraz pasjonatom żeglarstwa, którzy przyczynili się do rozpropagowania idei swobodnego turystycznego żeglarstwa, składam serdeczne podziękowania, życząc im urzeczywistnienia własnych żeglarskich planów i dalszego funkcjonowania w strukturach PTTK.

Delegatom życzę udanych obrad, umiejętnego spojrzenia z pokładu własnych lub klubowych jednostek na sprawy związane z rekreacyjnym uprawianiem żeglarstwa, przemyślanych decyzji dotyczących podejmowanych podczas konferencji uchwał i przyjmowanych wniosków.

Z żeglarskim ahoy

Przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK

Wojtek Skóra

Uchwała nr 3/XIX/2017
Zarządu Głównego PTTK z 27 października 2017 r.

w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK

Na podstawie art. 35 ust. 1 Statutu PTTK, Zarząd Główny PTTK postanawia:

§ 1.

Zatwierdzić Regulamin Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2.

Na wniosek Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK zatwierdzić termin i miejsce konferencji, która odbędzie się 24 lutego 2018 roku w Warszawie.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



PREZES ZG PTTK
[Signature]
Jacek Potocki

SEKRETARZ GENERALNY ZG PTTK
[Signature]
Paweł Mordal

a/a RTZ

*Załącznik do uchwały ZG PTTK
nr 3/XIX/2017 z 27.10.2017 r.*

REGULAMIN
KRAJOWEJ KONFERENCJI TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ PTTK
WARSZAWA, 24 lutego 2018 r.

1. Krajowa Konferencja Turystyki Żeglarskiej PTTK (dalej Konferencja) zwoływana jest w celu: przyjęcia sprawozdania ustępującej Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK (dalej KTŻ ZG PTTK) za okres 2013 – 2017, oceny działalności KTŻ ZG PTTK, ustaleniu kierunków działania, uchwalenia wniosków do realizacji na XIX kadencję, dokonania wyboru składu KTŻ ZG PTTK na lata 2018-2021.
2. KTŻ ZG PTTK ma prawo przyznać mandat klubowi/oddziałowi żeglarskiemu niewykazanemu w sprawozdaniu TKO za 2016 r., po wcześniejszym udokumentowaniu przynależności do PTTK.
3. W Konferencji uczestniczą:
 - a) z głosem decydującym delegaci wybrani na zebraniach klubów i na Nadzwyczajnych Zjazdach Oddziałów Żeglarskich, według następującego klucza:
 - jednostki liczące do 50 członków (włącznie) – 1 delegat,
 - jednostki liczące 51-100 członków (włącznie) – 2 delegatów,
 - jednostki liczące 101-150 członków – 3 delegatów,
 - jednostki liczące powyżej 150 członków – 4 delegatów;
 - b) z głosem doradczym:
 - członkowie władz naczelnych PTTK,
 - członkowie honorowi PTTK,
 - członkowie ustępującej KTŻ ZG PTTK (nie będący delegatami),
 - zaproszeni goście;
 - c) rozdzielnik mandatów opracowano na podstawie:
 - danych statystycznych za rok 2016 wg stanu na dzień 31.12.2016 r. – z działalności organizacyjno-programowej Oddziałów PTTK (TKO).
4. Kluby/oddziały żeglarskie przekazują do KTŻ ZG PTTK – w nieprzekraczalnym terminie do dnia 20 stycznia 2018 roku informację o wyborze delegata zawierającą:
 - a) imię i nazwisko delegata,
 - b) datę urodzenia,
 - c) numer legitymacji członkowskiej PTTK, numer uprawnień instruktorskich,
 - d) dokładny adres,
 - e) nazwę klubu,
 - f) numer telefonu kontaktowego lub adres mailowy.
5. Po terminie wymienionym w pkt. 3 zgłoszenia nie będą przyjmowane (decyduje data stempla pocztowego).
6. Delegaci biorą udział w Konferencji na koszt jednostki delegującej lub własny.

7. Konferencja odbędzie się w Warszawie, w sobotę 24 lutego 2018 roku, od godz. 11:30, w siedzibie ZG PTTK, ul. Senatorska 11.
8. Dokumentem uprawniającym do udziału w Konferencji jest mandat delegata, wydany w dniu Konferencji przez jej Sekretariat, na podstawie legitymacji członkowskiej PTTK z opłaconą składką członkowską za rok 2018 lub zaproszenie od KTŻ ZG PTTK.
9. Konferencję otwiera przewodniczący KTŻ ZG PTTK i proponuje wybór prezydium w składzie: przewodniczący, wiceprzewodniczący i sekretarz.
10. Do przeprowadzenia spraw objętych porządkiem obrad Konferencja wybiera komisje: mandatową, uchwał i wniosków, wyborczą oraz skrutacyjną.
11. Funkcje komisji mandatowej, wyborczej oraz uchwał i wniosków może pełnić prezydium.
12. Konferencja jest władna podejmować prawomocne uchwały, jeśli bierze w niej udział nie mniej niż 50% zgłoszonych delegatów. Prawomocność Konferencji stwierdza Komisja Mandatowa
13. Konferencję prowadzi przewodniczący prezydium zgodnie z porządkiem obrad przyjętym przez delegatów.
14. Głosowania odbywają się w sposób jawny – przez podniesienie mandatu. Jednak wybory do KTŻ ZG PTTK są tajne.
15. KTŻ ZG PTTK będzie wybierana w liczbie 7 osób.
16. Kandydatami do KTŻ ZG PTTK mogą być wyłącznie członkowie PTTK z opłaconą składką członkowską za rok 2018, delegaci oraz osoby niebędące delegatami.
17. Kandydatów zgłaszać mogą delegaci, członkowie ustępującej KTŻ ZG PTTK, członkowie władz naczelnych PTTK.
18. Kandydatów zgłasza się do Komisji Wyborczej na piśmie – z podaniem następujących danych:
 - imię i nazwisko kandydata,
 - numer legitymacji członkowskiej PTTK, numer uprawnień instruktorskich Instruktora Turystyki Żeglarskiej PTTK (po weryfikacji uprawnień Przewodnika TŻ),
 - jaką jednostkę organizacyjną reprezentuje,
 - uzasadnienie zgłoszenia,
 - imię i nazwisko wnioskodawcy,
 - zgody kandydata.
19. Wybory odbywają się w głosowaniu tajnym za pomocą kart wyborczych.
20. Wybory przeprowadza się zgodnie z zasadami określonymi w ordynacji wyborczej przyjętej przez Zarząd Główny PTTK uchwałą nr 212/XVIII?2016 z 25.06.2016 r.

21. Członkowie KTŻ ZG PTTK wybierają ze swojego grona przewodniczącego KTŻ ZG PTTK, wiceprzewodniczących oraz sekretarza w głosowaniu tajnym.
22. Skład KTŻ ZG PTTK zatwierdza Zarząd Główny PTTK.
23. Dokumentami Konferencji są: regulamin i porządek obrad, lista obecności delegatów, protokół Komisji Mandatowej, sprawozdanie ustępującej KTŻ ZG PTTK, protokół Komisji: Wyborczej i Skrutacyjnej, protokół z Konferencji, uchwały i wnioski Konferencji, skład osobowy KTŻ ZG PTTK na XIX kadencję z podziałem na funkcje.
24. Dokumenty z Konferencji winny być dostarczone do ZG PTTK w terminie do 30 dni od jej zakończenia.
25. Niniejszy Regulamin został przyjęty na posiedzeniu KTŻ ZG PTTK w dniu 29 września 2017 r.
26. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym Regulaminie mają zastosowanie przepisy Statutu PTTK oraz uchwała nr 402/XVIII/2013 r. w sprawie Regulaminu wzorcowego Komisji, Rad i Zespołów PTTK.
27. Regulamin podlega zatwierdzeniu przez Zarząd Główny PTTK.
28. Regulamin został zatwierdzony przez ZG PTTK uchwałą nr 3/XIX/2017 z 27 października 2017 r.

**Porządek obrad
Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK
Warszawa, 24 lutego 2018 roku.**

1. Otwarcie Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK. Powitanie gości.
Minuta ciszy: M. Jaczewski, W. Łagiewski, W. Górski
2. Wybór przewodniczącego, wiceprzewodniczącego i sekretarza obrad.
3. Przyjęcie regulaminu Konferencji i zatwierdzenie porządku obrad.
4. Wybór Komisji: Mandatowej, Wyborczej oraz Uchwał i Wniosków.
5. Sprawozdanie z działalności Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK w XVIII kadencji.
6. Wręczenie wyróżnień, podziękowań, wystąpienia gości.
7. Sprawozdanie Komisji Mandatowej.
8. Dyskusja nad sprawozdaniem z działalności KTŻ w latach 2014-2017.
9. Przyjęcie sprawozdania ustępującej Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK XVIII kadencji.
10. Ustalenie listy kandydatów do KTŻ ZG PTTK XIX kadencji – sprawozdanie Komisji Wyborczej.
11. Wybór Komisji Skrutacyjnej.
12. Dyskusja na temat kierunków działania na lata 2018-2021.
13. Wybory członków KTŻ ZG PTTK.
14. Dyskusja – ciąg dalszy.
15. Ogłoszenie wyników wyborów do Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK.
16. Przyjęcie uchwał i wniosków Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK.
17. Wybór Przewodniczącego Komisji.
18. Ukonstytuowanie się KTŻ ZG PTTK Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK.
19. Wystąpienie nowo wybranego Przewodniczącego KTŻ ZG PTTK XIX kadencji.
20. Zakończenie Konferencji.

Warszawa 24.02.2018r.

**Sprawozdanie Komisji Turystyki Żeglarskiej
Zarządu Głównego PTTK
za kadencję 2014-2018**

Podczas XVIII Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK w dniu 22.02.2014 r. w Warszawie wybrano członków Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK w 7 osobowym składzie:

- Wojtek Skóra	– przewodniczący	Dąbrowa Górnicza
- Paweł Czudowski	- wiceprzewodniczący	Gniezno
- Barbara Kalinowska	- sekretarz	Warszawa
- Maciej Grzemski	– członek komisji	Olsztyn
- Henryk Motyka	– członek komisji	Pszczyna
- Roman Romanowski	- członek komisji	Płock
- Mariusz Sulewski	- członek komisji	Bydgoszcz

W miesiącu wrześniu 2015 r. Kol. Roman Romanowski w piśmie skierowanym do Przewodniczącego KTŻ ZG PTTK poinformował o swojej rezygnacji w pracach komisji, z dniem dostarczenia pisma.

W trakcie obrad Konferencji przyjęto dwie uchwały oraz osiem wniosków kierunkowych dotyczących działalności nowo wybranej Komisji, w czasie XVIII kadencji.

Wnioski i uchwały.

1. Uchwały:

a- Uchwała dotycząca uczczenie X rocznicy wejścia Polski do Unii Europejskiej – rejs do Brukseli.

b- Uchwała KTŻ ogłaszająca rok 2017 Rokiem Rzeki Wisły. Jest to 550 rocznica wolnej żeglugi na Wiśle.

2. Wnioski:

A. Wspierać działalność Centrum Turystyki Wodnej PTTK przez Komisję Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK.

B. Rozszerzyć szkolenia żeglarskie na śródlądziu, a szkolenia morskie organizować z wykorzystaniem jachtu morskiego PTTK s/y „Syrenka”. Zgłaszać do CTW PTTK zainteresowanie rejsami w roku 2015.

C. Ogłoszoną w PTTK akcję programową Rok 2014 - Rokiem pn. „Turystyka łączy pokolenia” – realizować poprzez rejsy, w szczególności rodzinne, co wpłynie na zwiększenie spójności PTTK oraz zaszczepienie młodym uczestnikom rejsów celów uprawiania turystyki w szerokim pojęciu, zgodnych ze statutem PTTK.

D. Współdziałać z administracją państwową w ramach konsultacji społecznych przy ocenie zasadności i celowości zmian legislacyjnych dotyczących spraw wodnych.

E. W indywidualnych przypadkach związanych z brakiem swobodnego dostępu przystani PTTK do wody, zaangażować aktywnie KTŻ ZG PTTK.

F. Inspirować działania w zakresie ocalenia źródeł pamięci – zbieranie historii klubów, życiorysów zasłużonych działaczy PTTK, fotografii dokumentujących ich działalność.

G. W większym stopniu popularyzować odznaki ŻOT wszystkich stopni poprzez m.in. rozpowszechnienie książeczek żeglarskich ŻOT PTTK

H. Opracować PTTK-owskie stopnie żeglarskie i motorowodne dla zachęcenia młodzieży do wstępowania w szeregi PTTK –przy obecnie obowiązujących przepisach uprawniających do żeglugi jachtowej i motorowodnej istnieje duże zapotrzebowanie na takie szkolenia.

Podczas trwania kadencji Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK zostały zrealizowane obie uchwały.

W latach 2014-15 pod banderą PTTK odbył się rejs kanałami i rzekami Europy Zachodniej, na trasie: Kostrzyn nad Odrą, Berlin, Wolfsburg, Amsterdam, Rotterdam, Bruksela, Maastricht, Lille, Paryż, Sens, Dijon, Besancon, Bazylea, Strasburg. W liczącym ponad 4500 km rejsie, z prawie 630 śluzami, kilkunastoma tunelami i pochylniami w pierwszym roku uczestniczyło 6 łodzi, w drugim 4 łodzie. Podczas całego rejsu na przystaniach i w marinach przekazywano *hafenmajstrom* komplety map, locji i informatorów turystycznych obejmujących Szlak Pętli Wielkopolskiej i Szlak Pętli Żuławskiej i Zalewu Wiślanego. Bardzo ładnie wydane edytorsko materiały, w niemieckiej i angielskiej wersji językowej cieszyły się dużym zainteresowaniem zwłaszcza wśród spotkanych wodniaków. Kolportowanymi materiałami, a zwłaszcza obecnością mogliśmy udowodnić, że warto do nas przy płynąć i poznawać Polskie Szlaki Wodne.

Drugą uchwałę rozpoczęto realizować już w 2014 przystąpieniem KTŻ ZG PTTK do Społecznego Komitetu Obchodów Roku Wisły, przyjęciem do realizacji programu obchodów 550 rocznicy wolej żeglugi po Wiśle, przygotowaniem do realizacji Sztandarowego Rejsu Żeglarsko-Motorowodnego PTTK „Królowa Wisła 2017”

Przyjęte podczas Konferencji wnioski merytoryczne zostały w większości zrealizowane. Zależało to przede wszystkim od możliwości prawnych i organizacyjnych KTŻ ZG PTTK.

Podczas kadencji 2014-2018 odbyło się 15 posiedzeń plenarnych oraz kilkanaście konsultacji w formie ustaleń internetowych. Zwłaszcza ta ostatnia postać zdecydowanie przyspiesza uzyskiwanie opinii członków komisji i podejmowanie decyzji. Jest jednocześnie najtańszą formą realizacji zadań własnych komisji. Swoje działania Komisja przedstawiała w wydawanych wielostronicowych Biuletynach KTŻ, podczas mijającej kadencji wydano ich sześć.

W trakcie trwania kadencji Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK w swej pracy szczególnie skupiała się nad upowszechnianiem turystyki wodnej w różnych środowiskach, propagowaniu ekologicznego sposobu pływania i przebywania nad wodą, modelu promocji Żeglarskiej Odznaki Turystycznej oraz odznak Polskich Szlaków Wodnych. W tym czasie łącznie zweryfikowano prawie 434 odznak różnych stopni.

Przyjęto listę imprez żeglarskich, nad którymi KTŻ ZG PTTK przyjęła stały patronat, w których później uczestniczyli członkowie KTŻ. Promowano imprezy z długoletnią tradycją jak np: Regaty Wrzosu w Płocku jak i te o krótszej historii –Regaty Pamięci w Koronowie. Kol. Wojciech Skóra corocznie w mc wrześniu, na własny koszt uczestniczył w Chersoniu na Ukrainie w regatach imienia Gen. M. Zaruskiego o Puchar Prezydenta RP, podkreślając podczas pobytu rolę, jaką odegrał M. Zaruski w wyszkoleniu żeglarskim i kształtowaniu świadomości całej szerzy nie tylko polskich żeglarzy.

W latach 2014-2018 odbyły się cztery kursy i zloty instruktorów turystyki żeglarskiej PTTK:

- w 2014 r w Serpelicach, gdzie uczestniczyło 52 uczestników, uprawnienia Instruktora otrzymały 4 osoby,
- w 2015 r. w Załęczu Wielkim, gdzie uczestniczyło 49 uczestników, uprawnienia Instruktora otrzymało 6 osób,
- w 2016 r. w Cieszynie, gdzie uczestniczyło 56 uczestników, uprawnienia Instruktora otrzymało 8 osób,
- w 2017 w Ostródzie, gdzie uczestniczyło 64 uczestników, uprawnienia Instruktora otrzymało 6 osób.

W czasie omawianej kadencji uprawnienia Instruktora Turystyki Żeglarskiej PTTK zdobyło łącznie 24 osoby.

Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK była również organizatorem trzech ogólnopolskich rejsów żeglarsko motorowodnych PTTK i patronowała nad jednym:

- w 2014 r. rejs „Poznajmy Pętlę Żuławską i Zalew Wiślany 2014”. Brało w nim udział 7 jachtów i 23 uczestników z całej Polski (jedna uczestnicząca w rejsie załoga przyjechała z Chersonia, na Ukrainie),
- w 2015 r. rejs „Bydgoszcz-Iława 2015”, zorganizowany przez Klub PTTK przy Inspektoracie Wsparcia Sił Zbrojnych w Bydgoszczy, udział wzięło 11 łodzi i 29 żeglarzy,
- w 2016 r. rejs „Stralsund 2016”, podczas którego jedenaście łodzi biorących udział w rejsie, z 23 osobami odwiedziło 17 portów na terytorium Polski i Niemiec,
- w 2017. Rejs „Królowa Wisła 2017”, rejs ze względu na fatalnie niski poziom wody w Wiśle miał ograniczoną liczbę uczestników, na różnych jego etapach udział wzięło 8 łodzi i 22 uczestników. Jedna niestety z powodu poważnej awarii (wejście na zatopiony pień na oznakowanym szlaku żeglownym) musiała się wycofać z rejsu, a dwie które miały rozpocząć rejs w Warszawie nie zdecydowały się na podróż. Nie mniej trzech uczestników rejsu, po raz drugi zdobyło Złotą Odznakę „Szlak Wisły” za jej przepłynięcie w całości podczas jednego rejsu.

Udział w targach turystycznych:

Członkowie Komisji corocznie brali udział w przygotowaniach do targów jak i w pracach obsługi stoisk targowych podczas:

- Targów Sportów Wodnych i Rekreacji „Wiatr i Woda” w Warszawie, (czterokrotnie)
- Międzynarodowych Targów Turystyki, Sprzętu Turystycznego, Żeglarskiego i Sportowego „GLOB” w Katowice, (czterokrotnie)
- Targów Turystyki i Wypoczynku „LATO” w Warszawie, (dwukrotnie)
- Targów Żeglarstwa i Sportów Wodnych „Boatshow” w Łodzi, (czterokrotnie),
- Międzynarodowych Targów Turystycznych „Ptak Warsaw Expo” w Nadarzynie, (dwukrotnie).

Wydawnictwa

Po długich przygotowaniach pod koniec 2016 r. opublikowano w nakładzie 200 egzemplarzy wydawnictwo „Etykieta i ceremoniał żeglarski”, autorstwa Wojciecha Skóry i Macieja Grzemskiego. Publikacja w zwarty sposób przedstawia historię ceremoniału żeglarskiego, przybliża zasady etykiety żeglarskiej, wskazuje na przepisy normujące barwy i kształt flag, bander i proporczyków żeglarskich. Dokładnie omawia przebieg i komendy wydawane podczas uroczystości żeglarskich z podniesieniem flagi lub bandery, przedstawia wygląd ubiorów żeglarskich i przepisy dotyczące ich noszenia.

Publikacja została po kilka sztuk rozesłana do oddziałów i klubów turystyki wodnej PTTK, gdzie spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem i po mimo krótkiego upływu czasu od jej wydania nakład został prawie wyczerpany. Wydawnictwo już stało się swoistym przewodnikiem po zawiłościach etykiety i ceremoniału żeglarskiego, tak dla instruktorów turystyki żeglarskiej PTTK jak i indywidualnych żeglarzy.

W związku z bardzo dużym zainteresowaniem wydawnictwem postanowiono po niewielkich korektach, wydrukować we współpracy z CTW PTTK II wydanie w nakładzie 300 egzemplarzy. Nakład został wznowiony w miesiącu listopadzie 2017 r.

Komisja podczas swojej kadencji bardzo aktywnie brała udział w przygotowaniu corocznego Kalendarza Imprez Wodniackich PTTK. Każdorazowy nakład to przynajmniej 2000 szt.

Podczas Międzynarodowych Targów Turystycznych „Ptak Warsaw Expo” w Warszawie, w październiku 2017 r. Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK otrzymała zaszczytny tytuł „Organizator Godny Zaufania”, jako wyraz uznania za wieloletnią organizację lub współorganizację różnorodnych krajowych i międzynarodowych imprez turystyki żeglarskiej i motorowodnej.

Kol. Wojciech Skóra 8.11.2017 r został powołany do Zespołu Ekspertów Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych działającego przy Sejmie RP.

Relacje z działalności programowej oraz z organizowanych i patronowanych przez KTŻ imprez żeglarskich i turystycznych są podawane na stronie internetowej Komisji - www.ktz.pttk.pl.

W podsumowującym XVIII kadencję posiedzeniu KTŻ ZG PTTK przeanalizowano działalność komisji i poszczególnych jej członków. Podkreślono przy tym, że zmniejszony skład komisji to wzmocnienie efektywności posiedzeń komisji oraz zwiększenie jej mobilności. Przyjęto również przygotowane przez Przewodniczącego KTŻ ZG PTTK sprawozdanie z działalności Komisji w minionej kadencji.

Czteroletnia działalność Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK udowodniła, że podążając za potrzebami środowiska turystów żeglarzy z pod znaku PTTK, na bieżąco wypełniane są jego postulaty, a nowoczesne podejście do rozwiązywania i realizacji wynikłych problemów świadczy o ogromnym zaangażowaniu członków Komisji. Znajomość przepisów dotyczących spraw wodnych i rzetelna praktyka żeglarska, dały o sobie znać podczas konsultacji społecznych wielu projektów ustaw i rozporządzeń sygnowanych przez MSiT. Na szczególne wyróżnienie zasługuje tutaj działalność kol. Pawła Czudowskiego i kol. Macieja Grzemskiego.

Wydaje się, że działalność i inicjatywy KTŻ ZG PTTK w pełni spełniły zadania pokładane przez ZG PTTK i turystów żeglarzy oraz wypełniły mandat zaufania otrzymany podczas XVIII Krajowej Konferencji Turystyki Żeglarskiej PTTK.

Przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK
Wojtek Skóra



Odeszli na wieczną wachtę

Marek Jaczewski

Z wielkim żalem i smutkiem żegnamy naszego Kolegę śp. **Marka Jaczewskiego**, Członka Honorowego PTTK.

Urodzony w 1926 roku w Warszawie i tam zamieszkały. Absolwent Politechniki Warszawskiej, prof. dr inż. Elektryk, specjalista od energetyki i wysokich napięć. Wybitny działacz krajoznawczo-turystyczny i społeczny. W okresie II wojny światowej żołnierz i uczestnik ruchu oporu, członek Szarych Szeregów. Więzień Pawiaka, KL Auschwitz, KL Gross-Rosen, KL Buchenwald. Po wojnie, do przejścia na emeryturę, pracownik Zakładu Techniki Wysokich Napięć, Instytutu Elektroniki i Energetyki Politechniki Warszawskiej. Autor ponad 100 publikacji naukowych z dziedziny energetyki, w tym kilku książkowych. W Polskim Towarzystwie Turystyczno-Krajoznawczym od 1952 roku, członek Oddziału Stołecznego PTTK w Warszawie. W latach 1964-1989 członek Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK ds. Inwestycji, od roku 1989 do 1997 przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK. W roku 1997 otrzymał tytuł Honorowego Przewodniczącego tej Komisji. Popularyzator i aktywny uczestnik turystyki żeglarskiej, organizator wielu rejsów żeglarskich na wodach śródlądowych i morskich a także zagranicznych wypraw żeglarskich. Współorganizator tworzenia baz i przystani wodnych, organizator kursów i szkoleń dla adeptów żeglarstwa, współtwórca programów szkoleniowych dla kadr żeglarskich Towarzystwa, autor i współautor wielu opracowań z dziedziny żeglarstwa śródlądowego i morskiego. Przodownik turystyki żeglarskiej, jachtowy kapitan żeglugi bałtyckiej i wielkiej. Odznaczony Krzyżem Kawalerskim i Komandorskim OOP, Krzyżem Oświęcimskim, Złotym Krzyżem Zasługi, Złotą Honorową Odznaką PTTK, medalem 50. lecia PTTK i innymi odznaczeniami i wyróżnieniami.
Cześć Jego Pamięci!



Wiesław Łagiewski

Urodzony 30 sierpnia 1929 r. w Łodzi. Działacz społeczny na rzecz swojego środowiska od harcerstwa poprzez Związek Walki Młodych, dalej Związek Młodzieży Polskiej, następnie Związki Zawodowe i PTTK. Członek Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego od 1969 r. Działacz zakładowego koła PTTK przy Przedsiębiorstwie Budownictwa Komunalnego. Związany z żeglarstwem w Jachtklubie „Budowlani” w Łodzi. Należący do Oddziału Żeglarsko-Motorowodnego PTTK „Morka” w Płocku. Wspecjalizował się w organizacji i kierowaniu turystycznymi rejsami krajoznawczymi, zdobywając uprawnienia Przodownika Turystyki Żeglarskiej oraz szereg odznak potwierdzających kolejne uprawnienia. Z jego inicjatywy powstał cykl rejsów integracyjnych skupiających wielopokoleniowe środowisko płockich żeglarzy pod nazwą „Rejs Rodzinny” promujący turystykę, środowisko, pogłębianie wiedzy żeglarskiej i umiejętności ekologiczne. Piastował godność Przewodniczącego Sądu Koleżeńskiego i Skarbnika Klubu. Od 1998 roku do 2013 r. działał w Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, gdzie odpowiadał za łączność między klubami żeglarskimi. Utworzył i prowadził Referat Weryfikacyjny ds. Żeglarskiej Odznaki Turystycznej PTTK. Przez lata

gromadził archiwum na temat żeglarstwa w PTTK. Jego pasją był haft – wykonał 10 sztandarów (w tym dla własnego oddziału na 40-lecie jego istnienia), 35 proporców klubowych, ponad 200 emblematów, projektował też butony na rejsy i regaty, zajmował się modelarstwem. (budował miniatury żaglowce w butelkach). Swoim kilowym jachtem DIXI opłynął wielokrotnie Mazury, a ponadto odbył rejs z Płocka przez Bydgoszcz, Odrę do Świnoujścia i z powrotem. Pływał po Bałtyku, odwiedził Wigry, Kanał Augustowski, Biebrzę, Jeziorak, Zalew Wiślany, Wrocław, Pętlę Wielkopolską, Kostrzyn, a w 2007 pokonał Pętlę Berlińską opływając stolicę Niemiec – pod żaglami lub na silniku. Odznaczony: Złotym Krzyżem Zasługi, Złotą Odznaką „Zasłużony dla budownictwa”, Odznaką Honorową „Za zasługi dla turystyki”, Odznaką Zasłużony dla Żeglarstwa Polskiego. Członek Honorowy PTTK.

Cześć Jego pamięci!



Wojciech Górski

W Warszawie w wieku 87 lat zmarł Wojciech Górski, żeglarz i działacz żeglarski, wychowawca kilku pokoleń żeglarzy. Kapitan Górski przez lata stał się człowiekiem-instytucją, niezastąpionym na swym stanowisku i doskonale wypełniając swoją rolę dbając przy tym o wysokie standardy prawne i etyczne. Jego pogrzeb odbył się w poniedziałek 13 listopada 2017 r. w kościele pod wezwaniem Św. Karola Boromeusza na Starych Powązkach w Warszawie.

Urodził się 9 maja 1930 r. w Warszawie. Żeglarstwo rozpoczął uprawiać w 1950 roku w Szczecińskim Klubie AZS na Zalewie Kamieńskim, a następnie w Warszawskim Kole PTTK przy „Metroprojekcie” na Zalewie Wiślanym. Do roku 1960 uprawiał żeglarstwo regatowe, był czynnym zawodnikiem startując w regatach w klasie „Słonka”. Społeczną działalność organizacyjną w żeglarstwie rozpoczął w 1957 roku w Klubie Morskim PTTK „BRYZA”, którego był komandorem przez kilkadziesiąt lat. Szybko zdobywał stopnie żeglarskie, co wiązało się z poświęcaniem czasu na obozy szkoleniowe i wymagane rejsy stażowe. W 1956 roku uzyskał stopień sternika jachtowego, w 1958 roku stopień jachtowego sternika morskiego, a w 1961 roku kapitana jachtowego. Stopień jachtowego kapitana motorowodnego uzyskał w 1962 roku. Jachtowym kapitanem żeglugi wielkiej został 13 czerwca 1960 roku. W 1967 roku uzyskał stopień instruktora żeglarstwa. Poczynając od 1957 roku uprawiał czynnie żeglarstwo morskie, prowadząc corocznie szereg turystyczno-szkoleniowych i stażowych rejsów pełnomorskich głównie z młodzieżą. Od 1962 r. przez wiele lat był członkiem Komisji Rewizyjnej Warszawskiego OZZ, a także Polskiego Związku Żeglarskiego, przez wiele lat będąc jej przewodniczącym, a następnie sekretarzem. W latach 1961 – 1975 był członkiem Komisji Turystyki Żeglarskiej PTTK. Poczynając od 1964 roku był członkiem, a następnie wieloletnim przewodniczącym, Komisji Rewizyjnej PZZ. a także delegatem na wszystkie kolejne Sejmiki Związku. Przez kilka kadencji działał, jako członek i sekretarz Komisji Statutowej PZZ. W latach 1969 do 1992 był przewodniczącym Centralnej Komisji Egzaminacyjnej PZZ na Stopnie Kapitańskie. Słynął z niezwyklej rzetelności i drobiazgowości przy dopuszczaniu kandydatów na stopnie kapitańskie. To w tamtych latach narodziła się anegdota, że podczas końcowego egzaminu kapitańskiego, tzw. rozbójnika, kandydaci powiadali, że siedzą tam sami morscy i jeden Górski. Za swoją działalność był wielokrotnie wyróżniany odznaczeniami państwowymi, resortowymi i żeglarskimi. Posiada liczne odznaczenia w tym Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski (2004) oraz Medal Komisji Edukacji Narodowej. Decyzją Zarządu PZZ z dnia 26 czerwca 1998 r. otrzymał medal „Za Szczególne Zasługi dla Żeglarstwa Polskiego”. Podczas sejmiku PZZ w roku 2001 kapitan Górski uzyskał najwyższą godność w żeglarstwie, tytuł Członka Honorowego Związku. W 2014 roku odebrał Nagrodę Przyjaznego Brzegu ZG PTTK.

Cześć Jego pamięci!



Warszawa 12 luty 2018 r.

INFORMACJA PRASOWA

Nagrody Przyjaznego Brzegu przyznane po raz XIV

6 lutego bieżącego roku w siedzibie Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego odbyło się pod przewodnictwem pomysłodawcy konkursu, Andrzeja Gordona, posiedzenie Jury Konkursu Nagroda Przyjaznego Brzegu.

Konkurs organizowany jest przez Centrum Turystyki Wodnej Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego pod patronatem honorowym Ministra Sportu i Turystyki, Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Celem nagrody jest promocja atrakcji wodniackich i turystycznych Polski oraz wyróżnienie miejscowości najbardziej aktywnych na tym polu. W konkursie premiowane są takie inwestycje służące turystyce wodnej, jak:

- budowa i modernizacja przystani żeglarskich i stanic wodnych,
- programy inwestycyjne obejmujące miasta, regiony, szlaki wodne,
- działania osób fizycznych, klubów i stowarzyszeń, samorządów oraz innych instytucji i organizacji.

Konkurs Nagroda Przyjaznego Brzegu od pierwszej edycji odbywa się pod patronatem honorowym Ministra Sportu i Turystyki, który przyznaje również swoją nagrodę do Grand Prix, tradycyjnie wręczaną podczas corocznych Targów Sportów Wodnych i Rekreacji „Wiatr i Woda” organizowanych w Warszawie.

W tym roku już po raz czternasty Jury konkursu decydowało o przyznaniu nagród i po raz kolejny miało duży problem, jak z wielu zgłoszeń wybrać te najlepsze. Od lat jesteśmy bowiem świadkami ciągłego rozwoju infrastruktury wodniackiej i procesu przywracania miastom i gminom świadomości znaczenia rzek w ich rozwoju. Mariny, przystanie i obiekty turystyczne powstające w ostatnich latach zmieniają też obraz turystyki, nie musimy się już naszej bazy wstydzić. Ich standard, funkcjonalność i wkomponowanie w otoczenie mogą śmiało konkurować z podobnymi obiektami za granicą, często już je przewyższając. To staraniem władz lokalnych buduje się dziś i dzięki temu powiększa ofertę dla turystyki. To władze miast i gmin odmieniają oblicze swych regionów, ku pożytkowi społeczności lokalnej i turystów.

Konkurs Nagroda Przyjaznego Brzegu wyrasta z wnikliwego spojrzenia na infrastrukturę. Jest to nagradzanie działań o charakterze kulturalnym, historycznym i ekologicznym naszych wód. To także badania historyczno-archeologiczne, publikacje książkowe oraz akcje mające na celu podtrzymywanie pamięci o mijających czasach. Zachowanie tej pamięci jest ważne, a ludzie działający na tym polu nie robią tego dla nagród, ale z pasji i woli działania. Chcą, aby ich jeziora i rzeki były czystsze i przyrodniczo w piękniejszej oprawie. Jury dostrzega te starania i nagradza ich autorów nagrodą, której znaczenie i prestiż dla laureatów z roku na rok rośnie.

Nagrody Przyjaznego Brzegu za 2017 r.

Jury postanowiło przyznać następujące nagrody:

- **Grand Prix** z nagrodą Ministra Sportu i Turystyki dla:
 - **Starostwa Powiatowego w Drawsku Pomorski**
- Porty i przystanie:
 - **Marina Wapnica – Międzyzdroje**
 - **Port Stężycza – Stężycza, Jez. Raduńskie**
 - **Port Stranda – Giżycko**
 - **Przystań Stary Port – Poznań**
 - **Marina Bełbot – Wilkasy k. Giżycka**
- Przedsięwzięcia:
 - **Festiwal JachtFilm – Andrzej Minkiewicz**
- Instytucje i stowarzyszenia:
 - **Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich**
 - **Muzeum Kajakarstwa w Drohiczyńnie**
 - **Ośrodek Sportów Wodnych „Fala” w Elblągu**
 - **Stowarzyszenie Kajakarzy Sochaczewa**
- Miasta i gminy:
 - **Miasto Szczecin za organizację zlotu żaglowców**
- Osoby fizyczne:
 - **Marek Tchórzka – prezes Związku Miast i Gmin Nadnoteckich**
 - **Robert Jankowski – za organizację i koordynację Roku Wisły**
 - **Włodzimierz Grycner – komodor Flisów Odrzańskich**

Gratulujemy wszystkim laureatom i życzymy kolejnych realizacji niekonwencjonalnych przedsięwzięć na Polskich Szlakach Wodnych.

ZDOBYWAJ ŻEGLARSKIE ODZNAKI TURYSTYCZNE ZA REJSY ŚRÓDLĄDOWE I MORSKIE



www.ktz.pttk.pl

Żeglarskie Odznaki Turystyczne

POPULARNA



za zdobycie 100 pkt
w jednym sezonie

BRAZOWA



za zdobycie 300 pkt
w jednym sezonie

SREBRNA



za zdobycie 900 pkt
w dwóch sezonach

ZŁOTA



za zdobycie 1800 pkt
w trzech sezonach

DUŻA SREBRNA



za zdobycie 3000 pkt
w min. 10 rejsach sezonowych, na
min. 2 akwariach

DUŻA ZŁOTA



za zdobycie 4200 pkt
w min. 15 rejsach sezonowych, na
min. 3 akwariach

ZA WYTRWAŁOŚĆ



za powtórne zdobycie
sumy pkt poprzednich
do przyznania kompletu odznak

Jak zdobywać odznaki?

- Odznaki może zdobywać każdy żeglarz turysta, który ukończył 12 lat,
- Odznaki przyznawane są kolejno od popularnej do złotej,
- Odznaki przyznawane są za zebrane punkty, które zdobywa się w czasie rejsów turystycznych jachtami żaglowymi,
- Punkty przyznawane są głównie za kilometr pod żaglami w rejsach śródlądowych lub morskich,
- Dodatkowo można uzyskać premie punktowe za:
 - przebycie części trasy rejsu na pagórkach, na holu, na ślisku,
 - zwiedzenie obiektów krajoznawczych (zabytki, rezerwaty, itp.),
 - transport łodzi wraz z załogą do miejsca rozpoczęcia rejsu.
- Rejsy należy udokumentować w przeznaczonym do tego Turystycznym Dzienniczku Żeglarskim zgodnie z wytycznymi w Regulaminie ZOT.

Pełny opis warunków, które należy spełnić, aby zdobyć odznakę, znajduje się w Regulaminie ZOT na stronie www.ktz.pttk.pl

Komenda Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK
ul. Kasprzowska 40, 01-781 Warszawa

Tel. (22) 254 85 95
ktz@pttk.pl

Nie promujemy żeglarskiego wyczynu, stawiamy na turystykę

z Wojciechem Skórą, przewodniczącym Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK rozmawia Marek Słodownik.

- *Wojtek, kiedy powstał pomysł ustanowienia odznaki turystycznej dla żeglarzy?*

- Jeszcze w latach pięćdziesiątych, kiedy turystyczne żeglarstwo stawiało ponownie swoje kroki po wojennej zawierusze. Największym oczywiście problemem był sprzęt, a raczej jego permanentny brak, na którym żeglarze mogliby szlifować własne umiejętności i zdobywać kolejne punkty do ŻÓT.....

- *Jaki był cel powołania do życia Żeglarskiej Odznaki Turystycznej?*

- Żeglarska Odznaka Turystyczna (ŻOT) powstała w celu zachęcenia żeglarzy do uprawiania turystyki wodnej. Ustanowiło ją Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Starano się zachęcić żeglarzy, przede wszystkim młodych, do aktywności na wodzie połączonej z krajoznawstwem.

- *Czy bez odznaki można żeglować?*

- Oczywiście, że tak, ale ŻOT mobilizuje każdego żeglarza do precyzyjnego dokumentowania swojego dorobku. Wielu wodniaków nie przywiązuje uwagi do dokonywania wpisów do książeczki żeglarskiej na bieżąco, odkładając tę czynność na później. Niesłusznie. Pamięć jest zawodna, po latach nie pamiętamy już kiedy żeglowaliśmy, jak nazywał się jacht, jak na imię mieli członkowie naszej załogi, zacierają się w pamięci nazwy portów i liczba przepłyniętych mil. Tymczasem warto kupić Turystyczny Dzienniczek Żeglarski, aby dokumentować nasze rejsy wpisując w nim znacznie więcej informacji niż do książeczki żeglarskiej. Dzienniczek jest potrzebny, bo to w nim dokumentuje się rejsy, ale także zdobywa potwierdzenia. Wystarczą pieczętki placówek muzealnych, pocztowych, nawet instytucji publicznych czy sklepów. Potwierdzenie naszej bytności jest ważne, bo ułatwia weryfikację dokonań żeglarskich niezbędnych do przyznania ŻOT.

- *Kto może zdobywać ŻOT?*

- O ŻOT może ubiegać się każdy turysta żeglarz, który ukończył 12 lat, niezależnie od posiadanego stopnia żeglarskiego, przynależności organizacyjnej, również niezrzeszony, po spełnieniu określonych, wcale nie trudnych do spełnienia, warunków. Reguła jest, że jeśli rodzice zdobywają ŻOT to często ich dzieci także znają tę ideę i chętnie ubiegają się o kolejne stopnie. Warto zaznaczyć, że nawet długie przerwy w żeglowaniu nie powodują utraty zdobytych punktów, ponadto nadwyżka punktów z jednej odznaki automatycznie przechodzi na poczet wyższego stopnia.

- *Jakie są stopnie odznaki?*

- ŻOT ma sześć stopni, życzliwi mówią, że są to stopnie wtajemniczenia. Stopień odznaki popularnej, brązowej, srebrnej, złotej, dużej srebrnej i dużej złotej, które można uzyskać jedynie w podanej kolejności. Za każde powtórzenie zdobycia sumy punktów potrzebnych do przyznania kompletu odznak od popularnej do dużej złotej, niezależnie od czasu ich uzyskania, nadaje się wyróżnienie „Za Wytrwałość”. Jest ono uwidocznione na odznace szmaragdem umieszczonym na kadłubie sylwetki jachtu.

- *Czy trudno jest zdobyć ŻOT?*

- Odznakę popularną można zdobyć już za 100 punktów, czyli za cztery dni spędzone pod żaglami, nie jest, zatem to nadzwyczajnie trudne. Kolejne stopnie wymagają

większego stażu, ale wciąż nie są to wymagania wyśrubowane. Przy wyższych stopniach odznaki brane są pod uwagę zróżnicowane akweny i wydłuża się też czas na zdobywanie kolejnych stopni ŻOT. Szczegółowy regulamin ŻOT można znaleźć klikając w poniższy link

http://ktz.pttk.pl/backup/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=24.

Tam także można znaleźć adresy lokalnych komisji weryfikujących dzienniczki. Łatwość w zdobywaniu odznaki niższego stopnia powoduje, że wielu chętnych ją zdobywa, późniejsze trudności trochę pewnie zniechęcają. Stopnie „Za Wytrwałość” wymagają dużej systematyczności w pokonywaniu kolejnych punktów, nie jest, bowiem łatwo zdobyć ich ponad 10 tysięcy. To jakby przepłynąć w rejsach morskich ponad 10 tysięcy mil lub 5 tysięcy kilometrów po śródlądziu.

- *Co jest najtrudniejsze w zdobywaniu odznaki?*

- Można powiedzieć, że największą trudność naszym żeglarzom sprawia systematyczne uzupełnianie wpisów do książeczki żeglarskiej i prowadzenie dzienniczka. Zazwyczaj żeglarze uzupełniają go przy pokonywaniu kolejnych barier punktowych niezbędnych do uzyskania wyższego stopnia odznaki. Inną trudność sprawia zdobywanie pieczętek, często dzienniczki nie są znane w lokalnych sklepach na szlakach, często bywają zamknięte, nawet w sezonie, trzeba jednak pamiętać, że brak pieczętki nie dyskwalifikuje żeglarza w staraniach o kolejne stopnie odznaki.

- *Czy do zdobywania ŻOT wystarczą rejsy śródlądowe?*

- Oczywiście, nie jest wymagany staż morski, mogą to być zarówno rejsy jak też obozy stacjonarne. Wystarczą nawet rejsy weekendowe, muszą one jednak trwać co najmniej 24 godziny. Trzeba tylko zwrócić uwagę, aby przy wyższych stopniach różnicować akweny. Warto dodać, że za zwiedzanie obiektów także można zdobyć punkty, za udokumentowane zwiedzenie obiektu krajoznawczego, zabytki kultury materialnej, rezerваты przyrody, miejsca pamięci narodowej itp. Zdobywamy 20 punktów, przy czym miasto lub zespół zabytków uważa się za jeden obiekt.

- *Czy skala trudności wyprawy jest brana pod uwagę?*

- Nie, niezależnie, czy płyniemy na weekend z Gdyni do Władysławowa, czy na Przylądek Horn, liczba punktów będzie taka sama. Pamiętajmy, że ŻOT jest przede wszystkim odznaką turystyczną. Nie promujemy wyczynów żeglarskich, staramy się upowszechniać promocję turystyki dostępną dla każdego.

- *Co jest najwyżej punktowane przy zdobywaniu ŻOT?*

- Żeglowanie na rzekach pod prąd, ale nie znam nikogo, kto uprawiałby taką formę turystyki tylko ze względu na punkty do ŻOT.

- Założmy, że mamy za sobą rejs, wypełniliśmy dzienniczek, co dalej?

- Ubiegający się o przyznanie ŻOT w stopniach od popularnego do dużego srebrnego przedkłada właściwej Komisji Turystyki Żeglarskiej, oddziałowej lub regionalnej, wypełniony, podliczony i potwierdzony przez instruktora turystyki żeglarskiej Turystyczny Dzienniczek Żeglarski. Po weryfikacji, która trwa zazwyczaj nie dłużej niż 2 tygodnie, odbieramy dzienniczek oraz legitymację, w której wpisano stopień odznaki. Na jej podstawie możemy w sklepie PTTK wykupić odznakę. Odznaki wyższych stopni wręczane są uroczystość podczas klubowych uroczystości.

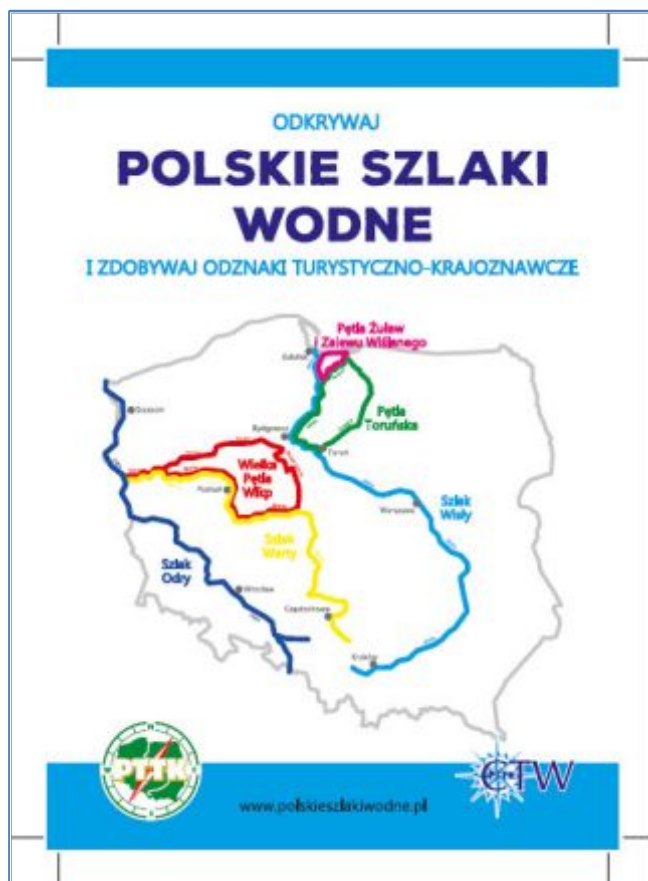
- *Jakie koszty wiążą się ze zdobywaniem ŻOT?*

- Sam dzienniczek to koszt 4 złotych, do tego każda odznaka kosztuje około 10 złotych. Można powiedzieć, że koszty są symboliczne.

- Ile odznak dotąd wręczono?
- hm, niestety nie dysponujemy pełnymi wykazami, zwłaszcza z lat 50 i 60 ubiegłego wieku, w miarę pełny obraz wyłania się w latach 70. Najdokładniejszy, wręcz wzorowy wykaz przyznanych odznak ŻOT prowadził, będąc członkiem Komisji Turystyki Żeglarskiej, nasz kol. śp. Wiesław Łagiewski. Myślę, że do tej pory zweryfikowano odznaki różnego stopnia dla około 10 -12 tys. żeglarzy.
- A ile jest osób w Polsce mających kolejne szmaragdy za powtórzenie liczby punktów?
- Niech na razie będzie to swoista tajemnica
- Gdzie można zobaczyć zestawienie najwyższych odznak? Kto jest ich posiadaczem?
- Swoisty ranking posiadaczy najwyższych odznak zostanie wkrótce udostępniony na stronie www.polskieszlakiwodne.pl i www.ktz.pttk.pl, na razie przygotowujemy takie zestawienie dokumentujące często wieloletni dorobek żeglarski ich właścicieli. Warto zaznaczyć, że na naszej liście są osoby może mniej znane na arenie ogólnopolskiej, co nie znaczy, że są to postacie anonimowe. Wielu posiadaczy kolejnych szmaragdów to zazwyczaj ludzie w starszym już wieku, często mniej aktywni żeglarsko, ale o ogromnym dorobku. Są to zarówno działacze żeglarscy jak też zwykli turyści. Trzeba pamiętać o tym, że przy zdobywaniu ŻOT liczy się udokumentowany staż żeglarski, a jego brak jest częstą bolączką żeglarzy.
- Czy organizatorzy obozów włączają się w tę akcję?
- Z tym bywa różnie, chętnie nawiążemy współpracę z organizatorami obozów, aby na koniec rejsu czy szkolenia każdy uczestnik dostawał wypełniony dzienniczek, byłoby to z pewnością inspirujące dla młodych ludzi.
- Dziękuję za rozmowę. MS



ZAPRASZAMY NA POLSKIE SZLAKI WODNE



Polskie Szlaki Wodne:

Obecnie w wykazie Polskich Szlaków Wodnych jest sześć tras, na których możesz zdobyć odznakę turystyczno-krajoznawczą. Trasy te w większości przepłyniesz: zagłówną, motorówką, kajakiem lub innym sprzętem pływającym.

Ślāk Wisły	941,3 km
Ślāk Odry	741,6 km
Ślāk Warty	783,0 km
Wielka Pętla Wielkopolska	690,0 km
Pętla Toruńska	487,0 km
Pętla Żuław i Zalewu Wiślanego	300,0 km

Odznaki Polskich Szlaków Wodnych



Złota Srebrna Honorowa

Odznaka złota zostanie Ci przyznana jeśli przepłyniesz dany szlak w trakcie jednej imprezy w danym roku.

Odznaka srebrna zostanie Ci przyznana jeśli przepłyniesz dany szlak w odcinkach rozłożonych na dwa lub więcej sezonów.

Odznaka honorowa jest odznaką szczególną i przyznawana jest osobom lub instytucjom, które swoim działaniem przyczyniają się do popularyzowania turystyki wodnej oraz rozwoju infrastruktury turystycznej na danym szlaku.

Jak zdobyć odznakę?

W wyznaczonych na szlaku miejscach potwierdź swoją obecność, poprzez uzyskanie pieczątki w turystycznym dzienniczku Polskich Szlaków Wodnych lub udokumentuj w inny, wiarygodny sposób, że w danym miejscu byłeś.

Po zebraniu dokumentacji (dzienniczek, zdjęcia, itp.) prześlij ją do weryfikacji do Centrum Turystyki Wodnej PTWK.

Regulaminy odznak turystyczno-krajoznawczych dla każdego szlaku znajdziesz na stronie: www.polskieszlakiwodne.pl/informacje.

Centrum Turystyki Wodnej PTWK
4 Kępniewo 42
10-010 Warszawa

www.polskieszlakiwodne.pl
e-mail: info@polskieszlakiwodne.pl
tel. 22 294 93 95



Relacje z rejsów 2014-2017

Sprawozdanie z XXXVI Międzynarodowego Rejsu Żeglarskiego PTOK

„Poznajmy Pętlę Żuławską i Zalew Wiślaną 2014”

XXXVI Rejs PTOK w dniu 28.06.2014 r. przeszedł do historii.

Niestety czas jest nieubłagany i bardzo szybko zaciera w pamięci wiele szczegółów i tych dobrych i tych złych. Tych ważnych i tych, jak się później okazuje zupełnie bez znaczenia.

Rejs w swym założeniu był rejsiem promującym a przede wszystkim pokazującym uczestnikom jego trasę, zabytki, atrakcje turystyczne i przygotowanie infrastruktury wodniackiej. Koncepcja budowy, rozbudowy czy modernizacji marin i przystani, które na całym szlaku przebiegającym przez dwa województwa: pomorskie i warmińsko-mazurskie, spotkała się z ogromnym zainteresowaniem władz administracyjnych. Przedstawiciele obu marszałków Panowie Zbigniew Ptak i Jerzy Wcisła stworzyli doskonały projekt sieci marin Pętli Żuławskiej i Zalewu Wiślanego. A nie było to łatwe zadanie, pogodzenie interesów lokalnych samorządów, z różnymi problemami i potrzebami w jeden jednolity, kompletny projekt zagospodarowania wodnego tak pięknego szlaku.

Kilkuletnie uzgodnienia, tworzenie dokumentacji technicznej i przygotowanie do budowy przerodziły się w konkretne mariny i przystanie. Nareszcie powstał w założeniu całociowy szlak żeglarski, będący do tego częścią międzynarodowej drogi wodnej E-70. Bardzo istotna i pomocną rzeczą przy promocji projektu było przygotowanie całego kompletu materiałów informacyjnych zawierających mapę szlaku z dokładnie rozrysowanymi przystaniami, ścieżkami rowerowymi, z pokazanymi i opisanymi atrakcjami turystycznymi. I co najważniejsze, w różnych wersjach językowych, co miało istotne znaczenie, ale o tym później.

Wracając jednak do naszego rejsu, same przygotowania jak zawsze rozpocząłem już jesienią 2013 r. Opracowanie koncepcji rejsu, jego założeń, trasy, wybór lokalnych atrakcji historycznych i turystycznych to wręcz już standardowe działania przed rejsiem. Dodatkowo kilkanaście pism do lokalnych władz, a przede wszystkim ustalenia ze spółką z o. o. „Pętla Żuławska”, specjalnie powołaną przez samorządy do zarządzania szlakiem. Pozostała tylko kwestia ilości uczestników, gdyż z kilku powodów tegoroczny rejs rozpoczynał się 7.06.2014 r. Elbląg, miasto startu i mety trzytygodniowego rejsu obchodziło w tym roku 770 lecie uzyskania praw miejskich, również w tym dniu chcieliśmy rozpocząć sezon żeglarski na Zalewie Wiślanym oraz to, że, w 10 rocznicę przystąpienia Polski do UE chciałem popłynąć z przyjaciółmi śródlądowymi drogami wodnymi Europy przez Berlin, Amsterdam, Antwerpie do Brukseli. Miał to być także dla mnie taki symboliczny rejs, nawiązujący do 2004 r, kiedy prowadziłem w ramach Powitania UE na polskich wodach rejs Wokół Serca Polski. Wtedy 10 lat temu zapraszaliśmy i witaliśmy wodniaków z Europy na polskie wody, a już po jednej dekadzie z ogromną satysfakcją i odpowiedzialnością możemy zaprosić ich już na polskie szlaki wodne. Jak wcześniej wspomniałem doskonale edytorsko wydane w wersji językowej niemieckiej i angielskiej materiały o drodze E-70, a w szczególności opisujące Pętlę Żuławską i Zalew Wiślaną cieszyły się ogromnym zainteresowaniem w odwiedzanych

przystaniach i jacht klubach, już podczas tego drugiego rejsu, ale to już zupełnie inna historia rozłożona na dwuletni rejs, bo przez Paryż i Strasburg chcemy wrócić do Polski.

Tegoroczny zakończony rejs wpisał się historii PTTK-owskich rejsów dużymi i małymi zgłoskami. Dla mnie, jako komandora miał dwa oblicza. Przygotowania organizacyjne do rejsu i jego późniejsze przeprowadzenie. W pierwszym etapie zakładana ilość uczestników ma raczej teoretyczne znaczenie, rozmawia się o liczbach niż konkretnych ludziach, drugi etap to już obcowanie z płynącymi w rejsie załogami, odpowiadanie na pytania, rozwiązywanie nieraz błahych problemów, kontrola nad przebiegiem rejsu a przede wszystkim cały czas dbanie o bezpieczeństwo ludzi i łodzi. W grupie siła, ale tylko wtedy, kiedy jest jedność.

Nietypowy termin rozpoczęcia rejsu, początek czerwca uświadomił mi, że wielu dotychczasowych uczestników rejsów to czynni „dziadkowie i babcie”, którzy do końca roku szkolnego swoich wnuków mają stałe zajęcia, remont śluzy we Włocławku, a przede wszystkim ograniczenia czasowe i chęć płynięcia do Brukseli wyeliminowała kilka załóg, co w znacznym stopniu ograniczyło ilość uczestników czerwcowego rejsu.

W pierwszym momencie było mi nawet przykro, ale od pewnego wydarzenia byłem coraz bardziej z tego powodu zadowolony. W sumie w rejsie udział wzięło 5 jachtów, w tym jedna załoga z ukraińskiego Chersonia, która w 2011 r. uczestniczyła ze mną w rejsie im. gen. M. Zaruskiego po Dnieprze, od Czarnobyla do Odessy.

Był to dla nich pierwszy kontakt z pływaniem po polskich wodach i w takiej formie organizacyjnej. Małżeństwo Igora i Oleny bardzo otwarte i chłonne wszystkich zjawisk i wydarzeń z którymi mieli do czynienia podczas rejsu, a pomoc i zyczliwość naszych załóg zaowocowała w końcowych dniach dobrą znajomością języka polskiego przez gości z Ukrainy i przypomnieniem sobie przez polskie załogi rosyjskich słówek od dawna nie używanego języka (dla niektórych był to czas jeszcze szkolny).

Po sobotnim -7.06.2014 r. uroczystym rozpoczęciu rejsu, w obecności władz samorządowych, przedstawicieli marszałków i elbląskich żeglarzy mieliśmy przyjemność uczestniczyć we wspólnym koncercie szantowym.

W niedzielę mieliśmy pierwszą z wielu podczas rejsu wycieczek. Oglądaliśmy wspólnie odbudowaną elbląską starówkę (podczas wojny miasto zostało w 80% zburzone). Ciekawie prezentowały się ustawione w różnych częściach miasta ogromne, przestrzenne metalowe rzeźby.

Następny dzień to szybki, spokojny przeskok do Malborka i pobyt w przystani, jednej z najładniejszych na szlaku, a przede wszystkim kompletnej w swej zabudowie, działającej już trzeci sezon. Mogliśmy sami przekonać się jak działa marina nagrodzona w 2013 r w konkursie Nagroda Przyjaznego Brzegu. Nasza wspólna ocena to pięć z plusem.

Większość uczestników rejsu już kiedyś była na zamku w Malborku, ale wrażenie, jakie wywarł on na naszych ukraińskich gościach było niesamowite. Zupełnie nieznany na Ukrainie gotyk, ogrom budowli i zastosowane rozwiązania architektoniczne, wyposażenie, charakterystyczny czerwony kolor i wreszcie skala odbudowy wyzwolił ogrom wrażeń. Zaś wieczorna inscenizacja Światło i Dźwięk była doskonałym podsumowaniem całodziennych odczuć.

Podobnie było na zamku w Gniewie, choć wielkość budowli i oswojenie się z takim stylem architektonicznym już nie wywołało takiego wrażenia jak wcześniejszy Malbork. A Gniew to następna wycieczka po mieście i jego atrakcjach turystycznych, potem

spotkanie z wiceburmistrzem miasta, od którego otrzymaliśmy wiele ciekawych materiałów promocyjnych, zakończył, choć po jeszcze długich wieczornych rozmowach na łodziach, ten interesujący żeglarsko i turystycznie dzień.

Zwiedzając w Tczewie Muzeum Wisły mieliśmy okazję oprócz stałych ekspozycji zobaczyć w zamkniętym magazynie kadłub s/y Opty Leona Teligi. Właśnie przygotowywany do dwuletniego remontu. Następnego dnia to wypad pociągiem do Gdańska i zwiedzanie Starego Miasta.

Przystań w Tczewie, najlepsza, jeżeli chodzi o funkcjonalność przystań na Wiśle, pomimo kilkuletniej już działalności trzyma się dobrze, zadbana z miłą i uczynną obsługą, na lepsze zmieniającym się otoczeniem. Szkoda tylko, że pusta. Może przyczyną była wczesna data w kalendarzu, bo podczas całego rejsu, łącznie z Zalewem Wiślanym, widzieliśmy bardzo mało pływających jednostek turystycznych.

Być może nie do końca przerwane już zostało koło niemożności – „nikt nie pływa, bo nie ma się gdzie zatrzymać. Nikt nic nie buduje, bo nikt nie pływa”. Niestety znamienym przykładem jest tutaj w maju 2014 r. z pompą otwarta przystań w Rybinie. Ładna, z dobrze wyposażonym budynkiem socjalnym (oglądaliśmy przez okno), ale zamknięta na trzy spusty. Do tego brak jakiejkolwiek informacji, numeru tel. do bosmana lub osoby odpowiedzialnej. Głucho, ciemno i nikt nic nie wie. Od „miejscowych” dowiedzieliśmy się, że zaraz po otwarciu zamknięto przystań i nikt nie wie, kto ma klucz. Nie pozostało nam nic innego jak płynąć dalej, do prywatnej przystani w Sztutowie, do której numer tel. znalazłem w informatorze o Pętli Żuławskiej. A właścicielom przystani chciało się dla nas specjalnie ją otworzyć i uruchomić potrzebne media.

W Sztutowie obowiązkowym dla każdego punktem zwiedzania powinien być obóz koncentracyjny. Jakże inny od tego w Oświęcimiu, a jednocześnie jakże znamieny w swej wymowie, o pogardzie człowieka dla człowieka.

Podczas odwiedzin w Muzeum Zalewu Wiślanego w Sztutowie, po którym oprowadzał nas i niezmiennie ciekawie opowiadał burmistrz miasta, mogliśmy poznać wiele unikatowych eksponatów mówiących o ciężkiej pracy miejscowych rybaków. Otrzymaliśmy również ciekawe pakiety z materiałami promującymi Sztutowo i okolice.

Następne miejsca naszej rejsowej wędrówki to Krynica Morska –zupełnie pusta pomimo długiego weekendu, z wiecznie zafalowanym portem i prawie brakiem infrastruktury sanitarnej. Nową się jeszcze buduje, a stara tylko z zimną wodą, otwarta przez chwilę rano i może 3-4 godziny wieczorem, okres swej świetności ma bardzo dawno za sobą. Mniej więcej to samo w Piaskach, pomimo zapewnień w porcie stoi tylko jeden Toi Toi i to po „rybackiej” stronie. Nabrzeże wyremontowane, dostosowane do cumowania jachtów, ale ponowny ten brak sanitariatów.

Bądźmy jednak sprawiedliwi w ocenie, ogrom pracy, jaki już został włożony w przebudowę portów Zalewu Wiślanego, pomimo złożoności materii, bo z jednej strony wszechobecna ekologia i jej abstrakcyjne niekiedy wymagania, przepisy Urzędu Morskiego, a z drugiej potrzeby turystów wodniaków, dają pewność, że już nie długo nie będziemy się mieli czego wstydzić przed żeglarzami chcącymi przy płynąć z zachodu drogą E-70 do Kaliningradu.

Jak zawsze niezmiennie gościnnie byliśmy witani w Nowej Pasłęce, w przystani Domu Rybaka i jej dobrego ducha Rysia Dodę. Zaciszna, z y-bomami przystań, z wodą i prądem przy kei, zawsze robi dobre wrażenie i jest rzeczywiście ostatnim bezpiecznym przystankiem w drodze na drugą część Zalewu Wiślanego. Kto chce naprawdę poznać

uroki żeglugi po tym akwenie powinien obowiązkowo odwiedzić to miejsce. A będąc w Nowej Pasłęce nie mogliśmy nie odwiedzić Braniewa, tym bardziej, że zaproszenie otrzymane od Burmistrza Miasta i Przewodniczącego Rady Miejskiej zobowiązywało. Niestety nie da się dopłynąć do Braniewa z postawionym masztem, w wielu przypadkach dopiero położenie bramki masztowej pozwala przejść pod zakałą rzeki Pasłęki, tzn. mostem niby zwodzonym w Nowej Pasłęce. Piszę niby, bo najstarsi mieszkańcy nie pamiętają już, kiedy ostatni raz był on podniesiony.

W samym Braniewie wybudowano całkiem przyzwoity pływający pomost cumowniczy, z pobliskim budynkiem socjalnym.

Dzięki uprzejmości Burmistrza, który dla naszej wygody zamówił dużego busa, jego własnym opowieścią i dowcipnym komentarzom Przewodniczącego Rady Miejskiej, mieliśmy okazję poznać miasto wzdłuż i wszerz, łącznie z przejściem granicznym z pobliskim obwodem kaliningradzkim w Gronowie. Fascynująca podróż, łącząca ponad 700 letnią historię miasta ze współczesnością zakończył wspólny obiad, a później jeszcze spacer wokół braniewskiego amfiteatru.

Pomimo, że władze miasta mieli w tym dniu również inne obowiązki służbowe zechcieli poświęcić nam sporo swego prywatnego czasu, aby opowiedzieć nam o swoim mieście i pochwalić się jego osiągnięciami. Było nam niezmiernie miło i czuliśmy się zaszczytzeni taką gościnnością, tym bardziej, że było w niej widać autentyczne zaangażowanie obu Panów, rodowitych mieszkańców Braniewa, w sprawę swojego miasta.

W dniu następnym przy zachodnim wietrze i podnoszącej się fali dotarliśmy do Fromborka. Pływanie po Zalewie Wiślanym to trochę zgaduj zgadula, gdzie akurat rybacy ustawili sieci i z której strony trzeba omijać tyki z dwoma czerwonymi oznaczeniami.

A Frombork jak przystało na miasto Kopernika powitał nas w gościnnych progach muzeum Wielkiego Astronoma. Przy okazji zwiedzania muzeum, w katedrze wysłuchaliśmy przepięknego koncertu organowego. Tutaj ponownie powrócę do naszych ukraińskich gości. Wsłuchując się w utwory Bacha czy Ravela po raz pierwszy mieli okazję poznać te dzieła w takiej interpretacji. I byli, co najmniej zachwyceni. Oczywiście znali prezentowany repertuar, ale ogrom fromborskiej katedry, wspaniałe, doniosłe w swych dźwiękach organy, każdego mogły przyprawić o drżenie serca.

Z Fromborka szybki przelot do Tolkmicka, ale nie ukończone jeszcze wschodnie nabrzeże spowodowało, że nie mieliśmy gdzie bezpiecznie zacumować na noc. Szybka decyzja i płyniemy do Suchacza lub Nabrzeża. Wybraliśmy tę drugą przystań, gdyż w Suchaczu u Agniesi i Roberta Wojtusiaków nie było w tym dniu miejsca. Szkoda, że tak klimatyczne miejsce, wspaniali i gościnni właściciele nie mogą rozbudować czy choćby zmodernizować własnej przystani. Za to ogród, wręcz mini park nawodny, z tunelami z wikliny, oczkami wodnymi i kładkami, wspaniałe skomponowanymi kwiatowymi klombami, az cieszy serce. Zapewniam, że każdy kto choć raz spędzi noc na przystani w Suchaczu usłyszy ten tajemny głos, który każe mu tutaj jeszcze wrócić.

Przystań w Nabrzeżu, zbudowana w ramach projektu Pętli Żuławskiej jest przystanią z całą infrastrukturą i nic więcej. Woleliśmy przejść 300-400 m do Suchacza, by najpierw przy ognisku, a potem w świetlicy posiedzieć, powspominać i pośpiewać razem z innymi gośćmi przystani i wspaniałymi gospodarzami. Dziękuję jeszcze raz Agnieszce i Robertowi.

Pożegnalny wieczór przeciągnął się z czwartku na piątek, potem tylko kilka kilometrów kanału elbląskiego i jesteśmy ponownie w gościnnych progach Jacht Klubu Elbląg.

W sobotnie popołudnie ostatnie łodzie zostały załadowane na przyczepy i część uczestników rejsu jeszcze w sobotę, pozostali w niedzielę, rozjechali się do swoich portów przeznaczenia. Ja sam w pierwszą niedzielę wakacji przetransportowałem łódkę do Kostrzyna nad Odrą, aby 30.06.2014 r. rano rozpocząć drugą część tegorocznej włości po wodzie, rejs w siedem łodzi do Brukseli.

Podsumowanie. Jak każde przygotowania organizacyjne i sam rejs dały mi możliwość poznania nowych ludzi, zechnięcia się z nowymi problemami, a w tym rejsie nawet po części z barierą językową. Jak wcześniej napisałem było mi przykro, że tylko pięć łodzi zdecydowało się wziąć udział w rejsie, ale realia szlaku Pętli Żuławskiej bardzo szybko zweryfikowały mój wcześniejszy dylemat. Zupełnie nie wyobrażam sobie pobyt załóg zakładanych 15 łodzi na przystani w Rybinie (zamkniętej na cztery spusty), w Kątach (część socjalna piękna, ale jeszcze nie odebrana przez nadzór budowlany, czynna mniej więcej przez 3 godz. dziennie), o Krynicy Morskiej, Piaskach czy Tolknicku już wspominałem. Wcale nie lepiej było we Fromborku, tam gdyby nie uprzejmość Tadzia Karpowicza, który udostępnił nam do cumowania klubową część przystani, też byłby problem z brakiem miejsc. Nawet podgrzewacz wody w prysznicu ulokowanym na przystani był nieczynny, bo Urząd Morski „zapomniiał” podłączyć go do prądu. Dwa Toi Toi i koniec. Ot i proza życia.

Aby jednak nie popadać w pesymizm, ogrom pracy już włożonej przez Jurka Wcisła i Zbyszka Ptaka robi wrażenie. Pewnie jeszcze nie do końca pełna zgoda poszczególnych samorządów zlokalizowanych nad Zalewem, co do przyjetych kierunków w rozwoju a potem promocji, zabiera czas i po trochu mści się ogólną opinią o projekcie, który zawsze będzie niewydolny jak jego najsłabsze ogniwo.

Patrząc jednak z punktu widzenia turysty wodniaka, żeglarza, z ogromnym zaciekawieniem będę wracał na Szlak Pętli Żuławskiej i wody Zalewu Wiślanego, aby przekonać się, że chcieć to móc, czego najlepszym przykładem są urzędy marszałkowskie obu województw.

Z wielką atencją Centrum Turystyki Wodnej PTTK zaprasza na te wspaniałe wody i z przyjemnością będzie weryfikować odznaki „Szlak Pętli Żuławskiej” w stopniu złotym i srebrnym, których regulamin jest zamieszczony na stronie www.polskieszlakiwodne.pl

Kończąc i pozdrawiając żeglarsko

Komandor rejsu

czerwiec 2014 r.

Wojtek Skóra

Kilka refleksji z rejsu do Brukseli

Lipiec-sierpień 2014 r.

Nasza część rejsu rozpoczęła się 30.06.2014 r w Kostrzynie nad Odrą, gdzie wspólnie z Bernasem zwodowaliśmy dźwigiem łódki, przy okazji poznając ich wagę (gdzie to się wszystko zmieściło ?!). Nie mieliśmy wiele czasu i już pierwszego dnia około godz. 16.00 cumowaliśmy w Oderbergu.

Nie będę opisywał tutaj ze szczegółami trasy rejsu, odwiedzanych miejsc i opisów spotkań ze spotkanymi żeglarzami, bo zawsze to byłaby to subiektywna ocena, a nie o to w tej reminiscencji chodzi. Skupię się raczej nad sama trasą, jej oznakowaniem,

sposobami przechodzenia przez śluzy, przygotowaniem infrastruktury do turystyki wodnej oraz różnic pomiędzy poszczególnymi państwami.

Jak wyżej wspomniałem, nasz rejs rozpoczęliśmy w dwie łódki, by po dwóch dniach spotkać się na zachód od Berlina z pozostałymi uczestnikami rejsu, którzy albo wcześniej popłynęli tą samą trasą, albo Szprewą, również zameldowali się w zaprzyjaźnionym jacht klubie na wyspie Lindwerder. Tam w dniu 4.07.2014 r, w siedem łodzi (Amper, Bernas, Gaja, Lupus, Mrówka, Pańcia, Stanal) rozpoczęliśmy rejs upamiętniający 10 lecie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i przeprowadzonej w 2004 r akcji Powitania Unii Europejskiej na polskich wodach. Wtedy witaliśmy zachodnich wodniaków na polskich wodach, teraz po dziesięciu latach wieźliśmy mapy i materiały promocyjne, z zaproszeniem na polskie szlaki wodne.

Wracając do charakterystyki szlaków wodnych, po których przyszło nam płynąć, od razu zrobię małe zastrzeżenie, nie będzie „obiektywnych” opisów, będą tylko te odnoszące się do zauważonych przeze mnie szczegółów i oceny przydatności napotkanych zjawisk dla żeglugi turystycznej.

Podczas wędrówki posługiwałem się mapami i przewodnikami różnych wydawnictw oraz mapą elektroniczną Navionics XG 46. Niestety, co wydawnictwo, mapa to różne dane. Brak lub niepełne oznakowanie kilometrowe na brzegu, niekompletne lub nieaktualne oznakowanie, nagminnie używany przy wskazaniu portu przemysłowego piktogram jachtu, przypisany do oznaczania przystani/marin (istna zgaduj zgadula) itp.

Najlepiej na tym tle prezentują się mapy i oznakowanie brzegowe w Niemczech, jeszcze raz potwierdza się prawda o niemieckim *ordnungs*.

Widoczne z daleka słowne (SPORT) i graficzne oznakowanie miejsc przeznaczonych do oczekiwania jachtów turystycznych na otwarciu śluz, oraz umieszczone tam przyciski interkomu i podane nr. kanału UKF umożliwiające kontakt z obsługą śluzy i są bardzo pomocne zwłaszcza przy ogromnym ruchu towarowym. W Niemczech obowiązuje zasada mówiąca o otwarciu śluzy w przypadku oczekiwania przynajmniej trzech łodzi turystycznych. My nie mieliśmy tego problemu i nigdy nie czekaliśmy przy pomostach zbyt długo, oczywiście jak wszędzie bezwzględne pierwszeństwo przy śluzowaniu ma żegluga profesjonalna.

Na trasie jest również sporo wydzielonych miejsc umożliwiających bezpłatny i bezpieczny postój, nawet przez trzy doby. Nie ma tam niestety toalet czy wody, zawsze są za to pojemniki na śmieci.

Mittellandkanal przy swoich 320 km długości mógłby wydawać się nudny, typowa przemysłówka, gdzie dzień i noc zasuwa barki i różnego rodzaju zestawy niczym jak na przysłowiowej Marszałkowskiej, okazał się całkiem przyjaznym i bezpiecznym miejscem. Wystarczy wymienić mijany Magdeburg (początek kanału), Wolfsburg (miasto volkswagena), Hanower czy Munster (wspaniała starówka) już na kanale Dortmund-Ems.

Potem oczami strachu widzieliśmy Ren, ale jak to często bywa, nie taki diabeł straszny jak go malują. Zachowując zdrowy rozsądek i trzymając się prawego brzegu (4-6 m głębokości), przy tak dużym uciągu wody żegluga przynosi sporo frajdy. Staraliśmy się nie wchodzić nikomu przed dziób, choć czasami czuliśmy się lekko nieswojo, gdy np. płynące całą szerokością rzeki, trzy ogromne, podwójne (na szerokość) zestawy barek wyprzedzały lub omijały nas. Małe łupinki pośród wielgachnych barek.

Podsumowując koszt postojów w niemieckich przystaniach to rząd wielkości 6 € (najtańsza przystań w Wesel na Renie, płatne do koperty, wrzucanej do skrzynki przy

bramce wejściowej na pomosty, do 16 € w Bergu, koło Brandenburga, średnio około 10-12 € za dobę, z prysznicem czasem prądem). Generalnie wszędzie urzęduje bardzo pomocny i uczynny hafenmajster.

Dalej Holandia, trochę inny świat, już nie tak poukładany i przewidywalny jak Niemcy, ale na swój sposób piękny, zwłaszcza płynąc tak jak my przez Arnhem, Utrecht do Amsterdamu. Wszystkim na długo w pamięci pozostanie jazda wąskim kanałem, pod niesamowitą ilością mostów, przez historyczne centrum Utrechtu.

Holandia jest wspaniała i niepowtarzalna, całymi kilometrami wzdłuż mijanych brzegów kanałów i rzek mogliśmy podziwiać zamieszkałe barki. Barki, domy, wręcz małe rezydencje, z własnymi ogródkami, trawnikami, tarasami czy pomostami dla przycumowanych łódek. Intrygująco w takich miejscach wyglądały całe szpalery różnokolorowych hortensji. Urzekające.

W zasadzie również w Holandii nie mieliśmy większych trudności ze zgraniem posiadanych map z miejscem aktualnego pobytu. Oznakowanie na mapach i w terenie nie było już tak dokładne i systematyczne jak w Niemczech, ale urok mijanych miejsc w pełni rekompensował nam te braki.

Miejsca oczekiwania na prześluzowanie to ogromne i długie ściany z polerami, obłożone drewnem, przy których czekają wielkie barki jak i małe jednostki turystyczne. Ceny za postój wielkością podobne do cen niemieckich, choć w większości przypadków w cenie jest już wszystko, również hafenmajstrowie niezwykle uczynni i życzliwi oraz bardzo zaciekawieni jachtami pod białą czerwoną banderą. Tylko w kilku miejscach gościli wcześniej polskie jachty.

Z Amsterdamu przez Rotterdam i Dordrecht dopłynęliśmy do Antwerpii w Belgii. Ciekawie wyglądała granica pomiędzy obydwoma krajami, to po prostu sygnalizatory świetlne, ustawione na obu brzegach rzeki, oczywiście z zapalonymi zielonymi światłami.

Antwerpia to jeszcze inna historia, poznałem to miasto podczas rejsów Darem Młodzieży i nigdy nie mogę wyjść z zachwytu nad tym starym, portowym miastem.

W Belgii obowiązuje winieta w formie naklejki na pływanie po wodach śródlądowych, w naszym przypadku to kwota 40 €, na okres trzech miesięcy, płatna na pierwszej śluzie po przekroczeniu granicy. Na wielu śluzach proszono nas o podanie nazwy własnej jachtu lub notowano ją w celu weryfikacji. Przynajmniej tak to wyglądało.

Z przykrością skonstatowaliśmy, że Belgia ma najslabiej oznakowane drogi wodne. Tak na mapach jak i w terenie, prawie całkowity brak kilometrówki, słaba lub żadna informacja o możliwości cumowania, dopiero po „chwili” zorientowaliśmy się, że pomalowane na żółto polery to miejsca bezpłatnego cumowania łodzi turystycznych.

Zresztą w znacznych niekiedy odległościach od siebie.

Z Antwerpii popłynęliśmy do Brukseli –teoretycznie celu naszego rejsu. Cumowaliśmy w jedynej w mieście przystani, w królewskim jacht klubie. Miejsce ładne, z pełną infrastrukturą, choć swoją świetność mającą już poza sobą. Do centrum trzeba dojechać tramwajem, ponad dziesięć przystanków, ale każde niedogodności i czas dojazdu rekompensują później widoki miejsc, parków i zabytków. Nie mogliśmy nie zrobić sobie fotki przy gmachu Parlamentu Europejskiego. Po brukselskiej starówce można błąkać się godzinami, podziwiając wspaniale zachowane zabytki, robiąc fotki przy sikającym chłopczyku i dziewczynce, (o której nie wszyscy wiedzą). Polecam doskonałą belgijską czekoladę.

Płynąc dalej na południe dopłynęliśmy do jednej z najdłuższych wodnych pochylni w Europie. Długość 1,5 km, a różnica poziomów 70m. Po dotarciu na szczyt byliśmy najwyżej w stosunku do poziomu morza podczas całego tegorocznego rejsu -115 m. npm. Zresztą widok z „góry”, przy panującej pogodzie był znakomity.

Osobnego miejsca wymaga opis wyglądu dalszego szlaku, całymi kilometrami to wybetonowany skośnie, na wysokość 2-3 m powyżej powierzchni wody kanał, bez możliwości przycumowania małą łodzią. Nie potrafiliśmy odpowiedzieć sobie na pytanie, po co tak zabetonowano tak długie odcinki, tym bardziej, że miejscami odnajdowaliśmy fragmenty zupełnie płaskie lub zalesione, z nieuzbrojonym brzegiem.

Teoretycznie wyglądało to na zabezpieczenie przeciwpowodziowe, z drugiej strony przerwy, które zauważyliśmy jakby przeczyły temu. Takim obetonowanym szlakiem dopłynęliśmy do Charleroi. Miasto wydawałoby się niosące w swej nazwie konotacje historyczne, okazało się stolica trochę już zdegradowanego zagłębia przemysłowego (taki nasz Śląsk czy niemieckie Zagłębie Rury). Pewnie już nigdy w innym miejscu nie będziemy mieli możliwość przepłynąć przez środek pracującej huty stali. Gdzie jest śluza, a jedno nabrzeże to miejsce, przy którym rozładowuje się ruda i złom, a drugie to miejsce załadunku, z magazynów walcowni, gotowych wyrobów.

Odcinek ten dał się nam bardzo we znaki, z powodu braku sensownego miejsca do postoju, zmuszeni byliśmy płynąć w tym dniu przez 12 godz.

Za to wpływając w Namur na Moze, przenieśliśmy się w inny świat. Choć dalej płynęliśmy przez bardzo zurbanizowane tereny, jednak bliskość silnie zalesionych i pagórkowatych Ardenów oraz meandrowanie rzeki sprawiało wrażenie, że płyniemy przełomem Dunajca.

Później był Liege (zupełnie nie ciekawe miasto, choć ładnie zlokalizowana w centrum miasta spora przystań, w godzinach nocnych oferowała tylko jedną toaletę i jeden natrysk). Trochę dziwne, ale nie zastanawialiśmy się dłużej nad tym. Płynąc dalej ponownie wracamy do Holandii. Szlak prowadzi przez wielkie rozlewiska Mozy, istny raj dla wodniaków. Próbuje znaleźć jakieś sensowne miejsce, gdzie moglibyśmy zostawić nasze okręty na zimę. Płynąc powoli w dół Mozy przepływamy przez najstarsze miasto Holandii – Maastricht, miejsce gdzie w 1992 r. podpisano traktat tworzący Unię Europejską. Przechadzając się po brukowanych uliczkach miasta, ze wszystkich stron spogląda na nas historia. Ta dawna i ta, która dopiero, co zapisała się w dziejach miasta i Europy. Fajne uczucie satysfakcji i zadowolenia, że możemy, dzisiaj, bez żadnych problemów podróżować gdzie oczy lub woda nas poniosą. Rewelacyjne poczucie wolności, gdzie tylko nasza pomysłowość nas ogranicza.

Płynąc dalej przez Maasbracht podziwiamy zagospodarowanie ogromnych rozlewisk, po których pływają niezliczone ilości jachtów żaglowych i motorowych. Istny raj dla wodniaków, dziesiątki marin i przystani. Doskonale wyznakowanych, z tablicami informacyjnymi widocznymi już z daleka. Prawie nasze Mazury.

W dniu 16.08.2014 r. dopływamy do Rermont, gdzie znajdujemy zaciszną marinę, doskonale przygotowaną technicznie do slipowania i przechowywania łodzi w okresie zimowym.

Tak na marginesie, na pobliskim ogromnym rozlewisku, jak zgodnie przyznaliśmy, na pewno cumuje więcej łodzi niż w całej Polsce razem.

Pertraktacje z hafenmajstrem w sprawie zimowania, okazało się, że właścicielem mariny, choć długie zakończyły się powodzeniem. Największą trudność sprawiło mu przeliczenie

kosztów przechowywania łodzi na lądzie przez 10 mc. Tam standardowy okres zimowania trwa od 1 listopada do 31 marca i nie jest wcale zabójczy dla kieszeni armatora jachtu. Zupełnie inna bajka to koszty bezpiecznego przechowania naszych łodzi do przyszłorocznego sezonu. Gentelmani o pieniądzach nie mówią, muszą je mieć, zgodnie z przysłowiem „jak masz statki, to masz wydatki”.

Po wyjściu z wody czterech łodzi (jedna wróciła na kołach do Polski), myciu, sprzątaniu wnętrza, polerowaniu kadłubów, zabezpieczeniu przez wiatrem i śniegiem (choć ponoć występującym w śladowych ilościach) w dniu 20.08.2014 wsiadamy do zamówionego busa, który bez problemów odwozi nas do naszych prywatnych, domowych portów. Odjeżdżając z przystani, chyba każdemu z nas zakręciła się łezka w oku, że to już, że tak szybko, a było tak fajnie. Całe szczęście, że czerwiec już blisko.

Do zobaczenia w przyszłym roku na rzekach i kanałach Francji, potem już tylko wody Dunaju.

Wojtek Skóra

Ława - czerwiec/lipiec 2015 r.

„Ponownie na żeglarskim szlaku”.

Do podjęcia każdego działania potrzebny jest impuls, tym większy, im dłuższa była przerwa w społecznej aktywności. Janusz Matuszyk, wspaniały żeglarz ze stolicy polskiej miedzi – Lubinia, od lat uczestniczący w organizowanych przez mnie ogólnopolskich rejsach żeglarsko-motorowodnych PTTK, poderwał mnie do „lotu” stwierdzeniem „Edek, Ty musisz się nami zająć, bo kto to robi, jak Wojtek „wyemigrował żeglarsko” na zachód”. Wtórował mu mój przyjaciel Jurek Szychowiak deklarując swoją pomoc. Mieliśmy świadomość, że o wsparciu finansowym naszego przedsięwzięcia możemy zapomnieć, ale drobny sponsoring jego uczestników był możliwy.

Wspólnie ustaliliśmy, że spotkanie starych wiarusów na wodzie rozpoczniemy udziałem w ósmej edycji Bydgoskiego Festiwalu Wodnego „Ster na Bydgoszcz”, który staje się świętem ludzi wody i jest rozpoznawalny w Polsce i za granicą. W tak medialnej imprezie nie może zabraknąć prekursorów i niestrudzonych popularyzatorów szlaków wodnych Polski - żeglarzy i motorowodniaków spod banderki PTTK, w którą wyposażyło nas Centrum Turystyki Wodnej PTTK.

Do Ogólnopolskiego Rejsu Żeglarsko-Motorowodnego „Bydgoszcz-Ława 2015” zgłosiło się początkowo 18 jachtów – to dużo, jak na wydolność i możliwość marin na szlaku rejsu.

Z Jurkiem przystąpiliśmy do działań już w październiku 2014 r. Opracowaliśmy regulamin i program, który zamieściliśmy na stronie PTTK i przesłaliśmy listownie do sprawdzonych uczestników poprzednich rejsów. Z uwagi na specyfikę rejsu i skalę jego trudności zależało nam na udziale żeglarzy i motorowodniaków opływanych i doświadczonych.

Życie i warunki wodne (remont śluzy miejskiej w Bydgoszczy) zweryfikowały listę uczestników i ostatecznie w rejsie wzięło udział 11 załóg:

1. Edward KOZANOWSKI z Bydgoszczy na „Beldzie”
2. Jerzy SZYCHOWIAK z Bydgoszczy na „Marlinie”

3. Hieronim TORBICKI ze Świecia na „Zośce”
4. Ryszard GRZEGORZEWSKI z Szamotuł na „Gniewku Radosław”
5. Władysław LEWANDOWSKI z Trzemeszna na „Orionie”
6. Jerzy BARTOSZEWSKI z Poznania na „Rycze”
7. Mieczysław KLUSZCZYŃSKI z Bydgoszczy na „Siwym”
8. Włodzimierz SEMRAU ze Świecia na „Annie”
9. Andrzej JODEŁKA z Płocka na „Orce”
10. Mariusz PLUCIŃSKI z Pleszewa na „Plutku”
11. Adam FIKERT z Radziejowa na „Niebieskim Misiu”

Reprezentowaliśmy 8 miast. Najliczniej, jak zwykle, zameldowali się wodniacy z Bydgoszczy. Wielcy nieobecni to: Janusz z Lubinia, Kaziu z Ostrowa Wielkopolskiego, Jurek z Brodnicy, Stasiu z Warszawy, Grzegorz z Torunia, Tadeusz z Warszawy, Jan z Gdyni, Tadek z Kalisza i Andrzej z Kruszwicy. Zamknęły się przed nimi wrota służby miejskiej w Bydgoszczy. Na tych jedenastu jachtach w różnym terminie pływało 29 żeglarzy. Rozpiętość wiekowa sięgała 80 lat. Najmłodszą uczestniczką rejsu była moja wnuczka Maja Okrajewska (6 lat), a najstarszym niezawodny Rysiu Grzegorzewski, który ukończył 86 lat. Ta różnica wiekowa to piękny przykład, że można zaczynać przygodę z żaglami i wodą od najmłodszych lat i kontynuować do 100 lat. Tę ideę propaguje nasze PTTK preferując turystykę rodzinną, wielopokoleniową pod hasłem „Turystyka łączy pokolenia”.

Już 18 czerwca spłynęli i dojechali pierwsi uczestnicy. Zacumowaliśmy przy pomoście obok niedawno otwartej Mariny miejskiej. Zwarta grupa 9 jachtów robiła wrażenie, wyróżnialiśmy się banderkami PTTK i „Steru na Bydgoszcz”.

Wcześniejsze uzgodnienia stanowiły, że w paradyżu jachtów na Brdzie w dniu 20 czerwca będziemy płynąć, jako rejs po łodziach wioślarskich.

Przygotowaliśmy dla komentatora i kierownictwa imprezy tekst prezentujący załogi biorące udział w rejsie oraz przesłanie rejsu, które umieściliśmy w regulaminie i programie imprezy. Cyt.-...„Motorowodniacy i żeglarze śródlądowi zrzeszeni w klubach i oddziałach PTTK oraz nasi sympatycy postanowili spiąć „klamrą” dwa miasta – Bydgoszcz i Iławę, które swój rozwój i ciekawą historię zawdzięczają unikalnemu położeniu wodnemu. Iława walczy o miano śródlądowej stolicy żeglarstwa, a Bydgoszcz jest niekwestionowaną „Śródlądową Bramą Europy”. Dodatkowym argumentem na zorganizowanie tego rejsu była 710 rocznica nadania praw miejskich m. Iława, a za rok Bydgoszcz będzie świętować swoje 670-lecie.”

Licznie zebrani mieszkańcy Bydgoszczy i okolic obserwowali i oklaskiwali paradę jednostek pływających, w której nasza zwarta grupa wyróżniała się zdyscyplinowaniem i oflagowaniem. Kończąc paradę popłynęliśmy do Brdyjścia, gdzie gościł nas Klub Sportów Wodnych PTTK przy Klubie Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych. Członkowie tego klubu przygotowali niespodziankę w postaci grilla i ogniska żeglarskiego.

Pełni wrażeń i radości ponownego spotkania się na rejsie starych wiarusów, którzy od przeszło 40 lat w różnym składzie opłynęli wszystkie akweny śródlądowe i morskie Polski, rozpoczynając nasze wodne wędrowanie najczęściej z Bydgoszczy, podkreślając w ten sposób rolę naszego miasta, leżącego nad Brdą i Wisłą, w turystycznym wykorzystaniu naszych polskich rzek, jezior i Morza Bałtyckiego.

Wieczorem w blasku księżyca i ogniska żeglarskiego sternicy zaprezentowali swoje załogi oraz osiągnięcia żeglarskie, zawodowe i życiowe, w tle brzmiały szanty a napastliwe komary tym razem, szanując chwilę, dały nam spokój.

Z pełnych bakist wyniesiono na biesiadne stoły wszystko, co żeglarza raduje. Były nalewki własnej produkcji, wędliny i sałatki rodzimej produkcji.

Rysiu Grzegorzewski jak zwykle przygotował „pakiet startowy” dla każdego sternika – świetny smalec i wędzona słoninka uzupełniły zapasy i dopełniły rytuał, który ustanowił nasz senior. Wszystko oczywiście z umiarem, gdyż rankiem trzeba ruszać w trasę. Po wcześniejszym uzgodnieniu o godz. 10.00 w poniedziałek 22 czerwca 9 jachtów wpłynęło w otwartą śluzę. Po uiszczeniu opłat rozwarły się wrota i wypłynęliśmy na królową polskich rzek – Wisłę, która przyjęła nas wartkim nurtem i łachami piasku w tle.

Trasę do Chełmna pokonaliśmy w cztery godziny, przybiliśmy za „betonami” w zatoczce na prawym brzegu. Siąpił deszczyk, a do historycznego grodu trzeba dojść 2 km, lekko pod górkę. Umówiliśmy się przed Ratuszem z przewodnikiem, który najpierw zaprowadził nas przed oblicze gospodarza miasta – burmistrza pana Kędzierskiego, znanego nam z poprzednich rejsów i dalej odwróconego plecami do Wisły.

Po sympatycznej wycieczce, korzystając z rodzinnych koneksji w trzech turach zjechaliśmy nad rzekę. Krótka narada i decyzja, że wpływamy w Wdę i nocujemy przy moście w Świeciu nieopodal krzyżackiego zamku. Świecie, niestety, zapraszając turystów wodnych nie zapewnia im minimum „komfortu” w postaci jakiegoś pomostu. Zaczumowaliśmy przy bagnistym brzegu, z trudem wydostając się na ląd, ale nie takie przeszkody pokonywaliśmy. Nazajutrz gościł nas u podnóża odrestaurowanego zamku przewodniczący Rady Miejskiej Świecia. Dla złagodzenia niedostatków brzegowych postawił kawę i ciasto oraz umożliwił bezpłatne zwiedzanie zamku. Lokalna prasa i TV zwabiona taką ilością jachtów w centrum Świecia rozpoczęła swą dziennikarską powinność. Bez litości, szczerze, brutalnie oceniliśmy zainteresowanie władz administracyjnych i samorządowych potrzebami wodniaków – brak jakiegokolwiek pomostu, infrastruktury sanitarnej. Przewodniczący miasta nie miał tęgiej miny. Widać, że było mu przykro i nieśmiało deklarował, że w następnej kadencji, jak go wybiorę, to się radykalnie zmieni.

Nielicznie zgromadzeni mieszkańcy, głównie rodziny i znajomi naszych dwóch świecczono – Hirka i Włodka oraz dziennikarze pożegnali nas. Nie bez przeszkód wpłynęliśmy na Wisłę. Szczególnie uważnie nawigował Włodziu, który pierwsze „frycowe” zaliczył przed mostem chełmińskim osiadając na mieliźnie. Przy tak niskim stanie wody trzeba bezwzględnie trzymać się szlaku wodnego i dokładnie czytać wodę, a najlepiej płynąć za bardziej doświadczonym żeglarzem w jego kilwaterze.

Bez specjalnych przeszkód, zgodnie z czasem, dopłynęliśmy do Grudziądza i jego dumy – nowej mariny. Przywitał nas niestrudzony „bojownik” o uczynienie Bydgoszczy miastem promieniującym umiejętnością wykorzystania swojego unikalnego wodnego położenia - Andrzej Tomczyk, były założyciel i Prezes dwóch stowarzyszeń:

- Bractwa Bydgoskiego Węzła Wodnego,
- Przyjaciół Kanału Bydgoskiego.

Jego inicjatywy i kreatywność nie znalazły zrozumienia samorządowców i władz administracyjnych Bydgoszczy (a może chodziło o przechwycenie jego i podobnych mu zapaleńców, pomysłów i inicjatyw i przypisanie sobie zasług, – jakie to polskie!).

Marina grudziądzka z zewnątrz robi wrażenie, ale jej funkcjonalność i obecna obsługa wodniaków jest absolutnie nieprofesjonalna i nieprzyjazna. Próbował łagodzić to wrażenie Andrzej T. zapraszając nas na „swoją” galerię i zapewniając oprawę muzyczną naszej wodnej biesiady w stolicy kawalerii polskiej. Było chłodno i deszczowo, ogrzewała nas jednak ciepła atmosfera spotkania. Nazajutrz tzn. 24.06 (środa) pożegnaliśmy nieprzyjazną marinę i ruszyliśmy do Tczewa. Po drodze podziwialiśmy z wody zamki krzyżackie w Nowem i Gniewie. Niski stan wody uniemożliwił nam przybicie i zwiedzanie tych zabytków, ale nie była to wielka strata, bo wszyscy pamiętają je z poprzednich rejsów. Przepływając obok Nowego pomachaliśmy Stefanowi Giełdonowi, który gdzieś tam nadal propaguje teatry lalek i produkuje kukiełki mimo sędziwego wieku. Już nie pływa z nami, bo jego załogant osobisty szwagier Henio „odpłynął w niebieskie akweny”. Pogoda stabilizowała się na nierównym poziomie, ale słońeczko próbowało nas ogrzać. Do Tczewa dopłynęliśmy po godzinie 16.00. Sprawnie, zgodnie ze sztuką żeglarską dobiliśmy do kei, uiściliśmy stosowne opłaty i legalnie korzystaliśmy z niechętnie udostępnianej infrastruktury mariny.

Rankiem zwartą grupą udaliśmy się do słynnego muzeum Wisły, gdzie przyjęto nas sympatycznie i oprowadzono po coraz bogaciej wyposażonych salach. Dla niektórych był to pierwszy kontakt z tą piękną placówką muzealną.

Etap Tczew – Śluza Przegalina przepłynęliśmy na średniej wodzie. Przeciwny północny wiatr i zafalowanie dla niektórych było „prysznicem”. Wrota śluzy otwarte, sprawnie przytuliliśmy się do brzegów i po uiszczeniu opłaty wpłynęliśmy na Martwą Wisłę. Mieliśmy w planie zalec na nocleg w starej śluzie i tradycyjnie zrobić ognisko żeglarskie, ale zlikwidowano mały pomost, a kamienny brzeg odstraszał swoją nieprzystępnością. Manewr w tył na lewo i popłynęliśmy do dotychczas nierozpoznanej mariny „Błotnik” na południowym brzegu rozlewiska. O dziwo!, czekała nas miła niespodzianka. Już z daleka mała architektura zabudowań zachęcała do ich odwiedzenia. Miejsc było niewiele, ale przy pomocy bosmana upchaliśmy nasze 9 jednostek. Było słonecznie, przyjemny wiaterek muskał nasze osmagane słońcem i wiatrem twarze, które zadowolony wyraz zawdzięczały świadomości, że nasz Ryszard przygotował i będzie zaraz serwował słynną grochówkę żeglarską o smaku ambrozji. Na widokowym pomoście przy nowych ławach zrobiliśmy „wydawkę”. Załogant „Gniewka Radosława”, Mirek wyposażony w naczynia i sztuce jednorazowe, raczył nas grochówką. Smakowała wyśmienicie, wielu skorzystało z tzw. „repety”, poczęstowaliśmy nią także przesympatycznych bosmanów. Jednogłośnie stwierdzili, że takiej grochowej jeszcze nie jedli. Syci, zadowoleni, z uwagą zlustrowaliśmy marinę i biorąc pod uwagę jej profesjonalność oraz przyjazność postanowiliśmy, jako uczestnicy rejsu zgłosić ją do konkursu „Przyjazny Brzeg”. Tym bardziej, że w perspektywie ma być uruchomiony punkt gastronomiczny i możliwość tankowania, co spowoduje, że będzie to pokazowa marina na Pętli Żuławskiej.

Noc piękna, niebo rozgwieżdżone, atmosfera pełnego zbratania i przyjaźni, to ten „narkotyk”, który chce się zażywać, co roku.

Następny dzień to etap do Gdańska. Wcześniej w czasie rekonesansu zarezerwowaliśmy sobie 14 miejsc w tej już kultowej marinie, zdając sobie sprawę, że

w pełnym sezonie zdobycie tam miejsc graniczy z cudem. Pewny ustaleń zadzwoniłem do bosmana i usłyszałem, że nie ma ani jednego miejsca i w ciągu najbliższego tygodnia się nie znajdzie. Poprosiłem panią Anię, z którą miesiąc temu uzgadniałem naszą wizytę i po chwili sympatyczny głos potwierdził nasze ustalenia. Spadł mi kamień z serca, ponieważ postój w centrum Gdańska to dla naszych nowicjuszy duża atrakcja i niezapomniane przeżycie.

Po pokonaniu rozpinanego mostu pontonowego w Sobieszowie, popłynęliśmy do Narodowego Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich na kawę, a ja miałem w tym swój ukryty cel. Załogi przycumowały do wolnych miejsc i gremialnie udały się do kawiarni, a ja do bosmana. Po krótkim przedstawieniu się, ustaliłem w oparciu o najaktualniejszą prognozę pogody, że na zatoce wieje 2 st. B, zafalowanie 1-2, a więc są sprzyjające i bezpieczne warunki pływania. Po kawie zebraliśmy się na pomoście, gdzie oznajmiłem, że do Gdańska wejdziemy od strony Zatoki Gdańskiej, opływając Port Północny, oddając honor obrońcom Westerplatte. Uprzedziłem, że należy zachować najwyższą ostrożność, przecinając i płynąc po torze wodnym obok statków wielkości 6-piętrowych gmachów. Nastąpiła chwila ciszy, a później entuzjastyczne głosy aplauzu, z zastrzeżeniem, że „ale Ty będziesz prowadził!”. Było to oczywiste, tym bardziej, że tę trasę pokonywałem kilkakrotnie i to w różnych warunkach nawigacyjnych. Ruszyliśmy gęsiego. Ja z moją ukochaną załogantką - osobistą żoną na czele. Pozostali gęsiego, w szyku już przeciwczonym, wypłynęliśmy na morze. Nasze Morze Bałtyckie, które jako pierwsi rejsowo przełynęliśmy od Świnoujścia do Gdańska w 2003 roku flotyllą 43 jachtów, za co otrzymaliśmy wyróżnienie i nagrodę PZŻ oraz uznanie Jurka Kulińskiego –propagatora pływania jachtami śródlądowymi po naszym morzu, które nazywał „jeziorem bałtyckim”. Było to dla mnie najwyższym uznaniem i wyróżnieniem. Początkowo żegluga była spokojna, wiała „dwójeczka”, w porywach „trójeczka”. Ale po minięciu Portu Północnego wiatr stężał, zaczęło wiać z północy, wzrastało zafalowanie do 4 st. i zaczęło się robić białło na coraz wyższych falach. Obejrzałem się i pomyślałem, że dla niektórych będzie to swoisty chrzest morski. Wiedziałem, że w oddali widać już pomnik, a więc powinniśmy bez przeszkód wpłynąć na szlak. Basia policzyła jachty, płynęło za mną 8 „łupinek”, a więc jesteśmy wszyscy, nikt się nie zgubił. Przy wejściu na szlak zbiliśmy się w i przepływając obok pomnika symbolu polskiego heroizmu oddaliśmy cześć obrońcom Westerplatte.

Na drodze wodnej zrobił się ruch, mijaliśmy potężne kontenerowce, promy, statki stojące przy nadbrzeżu – widać, że jesteśmy państwem morskim.

Do gdańskiej mariny dopłynęliśmy około godz. 15.00. Bosmanka sprawnie skierowała nas na zarezerwowane miejsca.

Uff! Byliśmy na miejscu! Po załatwieniu formalności i opłaceniu za dwie doby kejoyego, ruszyliśmy do piwiarni, bo słona woda wzmogła pragnienie, a i drobny stres trzeba było „rozmoczyć”. Gdy biesiadowaliśmy w najlepsze zadzwonił telefon. Dzwonił Mariusz Pluciński i oznajmił, że za 30 minut będą u nas. Trzeba było zrobić przerwę i przywitać „Plutka” i „Niebieskiego Misia” z Adamem i Zosią Fikert. Miejsca czekały, dobili i byliśmy wreszcie w komplecie – 11 jachtów z 29 załogantami. Po południu moje córki Danusia i Agnieszka przywiozły nam załogantki – wnuczki Olgę i Maję i w ten sposób załoga „Beldy” była także w komplecie. Do końca 26.06 (piątek) witaliśmy się, biesiadowaliśmy, do późna okupowaliśmy piwny ogródek, a potem rozmowy i wspomnienia przenieśliśmy do jachtów.

W sobotę 27.06 o 10.00, prawie w komplecie przybyliśmy pod siedzibę Gdańskiego Oddziału PTTK. Czekał tam na nas przewodnik, który zaprosił nas na „oddziałowe salony PTTK”, gdzie w imieniu nieobecnego prezesa Stasia Sikory przywitała nas jego żona – członek Zarządu Oddziału. Były krótkie grzeczności, powitania, a na stołach moc ciastek i kawa. Oglądając pokaz multimedialny o Gdańsku i jego atrakcjach „zniszczyliśmy” słodkości, a zaproszeni przez przewodnika poszliśmy na krótką, ale ciekawą, trasę wycieczkową. Upał wydatnie skrócił nasz spacer. Zalegliśmy niedaleko Neptuna popijając złocistego kapera.

Po południu część uczestników rejsu ruszyła dalej w miasto, a pozostali wrócili do mariny, gdzie znajdujące się nieopodal olbrzymie koło młyńskie zachęcało do jego skorzystania, aby podziwiać piękny Gdańsk z góry. Widok był urzekający, warto było tam wjechać. Zajęcia w grupach przeciągnęły się do białego rana.

Sobota to indywidualne zwiedzanie Trójmiasta, spotkania z rodzinami i znajomymi, a więc pełen relaks i towarzyski nastrój.

W niedzielę 28.06 po odprawie sterników, gdzie omówiłem przebieg trasy i zwróciłem uwagę na ewentualne zagrożenia wypłynęliśmy do Kątów Rybackich. Opóźnienia na trasie, przestoje w służbie Przegalina i Gdańskiej Głowie spowodowały, że do Rybiny dotarliśmy pod wieczór. Zmęczeni etapem i słońcem postanowiliśmy „zalec”, tym bardziej, że na lewym brzegu rzeki Szkarpawy władze gminne korzystając ze środków unijnych pobudowały piękne nabrzeże oraz budynek z węzłem sanitarnym.

Parę kroków dalej dwa sklepy kusiły swym asortymentem. Odprawa sterników miała odpowiedzieć, czy jesteśmy za dalszym płynięciem zgodnie z programem Wisłą Królewiecką do Kątów Rybackich, czy wybieramy zasłużony nocleg i rankiem obieramy kurs na Elbląg. Zgodnie z zasadą demokracji „sterowanej” przyjęliśmy moją koncepcję, że ten zakątek Zalewu Wiślanego, dobrze znamy, a droga powrotna usiana jest sieciami i innymi niespodziankami, więc zdecydowaliśmy, że płyniemy do Elbląga.

Tak też uczyniliśmy i płynąc Szkarpawą „wjechaliśmy” na Nogat, aby skręcić w Kanał Jagielloński i rzeką Elbląg, do harcerskiej mariny, położonej na prawym brzegu rzeki Elbląg. Stąd łatwo dojechać do centrum i pięknej, odrestaurowanej starówki. H.O.M. - czyli Harcerski Ośrodek Morski, od wielu rejsów nam dobrze znany i zazwyczaj gościnny, przyjął nas bez entuzjazmu i bez specjalnego zainteresowania.

Mając skalę porównawczą, widać, że nic się tu nie zmienia, „stagnacja i bezkrólewie”. Wieczorem, zgodnie z programem i na życzenie solenizanta Pawła Czudowskiego, który od Gdańska zaokrętował się na „Gniewku Radosławie”, rozpaliliśmy ognisko w kręgu harcerskim. Na stół „przybyły” różne smaczności, a Paweł przyniósł kosz pełen napitków i doskonałej, swojskiej wędliny. Było „Sto lat”, pamiątkowe zdjęcia i śpiewy. Cudownie czuć było atmosferę zbratania i przyjaźni. Ustaliliśmy godziny otwarcia mostu zwodzonego w Elblągu, nazajutrz, punktualnie wypłynęliśmy w kierunku słynnych, będących światową osobliwością pochylni. Olbrzymie, ekologiczne i ornitologiczne wrażenie zrobiło na wszystkich jezioro Drużno, będące w całości rezerwatem przyrody. Z otwartymi ustami i szeroko otwartymi oczami chłoniliśmy piękno natury podziwiając łąki grążeli i nenufarów, wśród których uwijały się perkozy, małe kaczuszki, a gdzieś w oddali bieleły się łabędzie. Kto tego nie widział, jest biedniejszy o doznania, które gloryfikują naszą Ojczyznę, naszą Ojcowiznę i cementują patriotyzm oraz poczucie dumy, że jest się Polakiem.

Przepraszam za te duże słowa, za ten patos, ale tak właśnie odczuwam piękno naszego krajobrazu.

Do pierwszej pochylni Całuny dobiliśmy koło południa. Widać było świeżość, a tablice informacyjne podkreślają finansowy wkład Unii Europejskiej w remont tego cudu hydrotechniki. Jednak my, użytkownicy dróg wodnych, patrzymy głównie pod kątem ułatwień i przydatności do uprawiania turystyki wodnej przez kajakarzy, motorowodniaków i żeglarzy. Od pierwszego momentu odnieśliśmy wrażenie, że ten remont czy też renowacja były robione głównie dla potrzeb żeglugi elbląsko-ostródzkiej, a więc komercji, a nie indywidualnych turystów. Nie zabezpieczono godnego postoju dla jachtów oczekujących na swoją kolej. Brak jakiejkolwiek infrastruktury socjalno-bytowej.

Dalby stalowe, pomalowane na czerwono, ale niezabezpieczone drewnem czy gumą, obijały nasze łodzie, a wartki nurt „spustów” wody rzucał nas na nie. Prawie wszystkie jachty „zaliczyły” spotkanie z dalbami. Może to celowe działanie, bo po pokonaniu wszystkich pochylni białe jachty nabrały barw narodowych. Najbardziej ucierpiał Mietek K. na „Siwym”. Zaliczył dziurę w burcie, całe szczęście, że powyżej linii wodnej.

Po tych niepotrzebnych przygodach dobrnęliśmy do ostatniej pochylni Buczyniec, gdzie zamierzaliśmy zrobić postój na późny obiad i przenocować. I tu kolejne rozczarowanie. Pochylnię tę pamiętaliśmy z ubiegłych lat z fajnego baru, sklepu z pamiątkami itp. A tu pustynia! Kompletnie nic! Zwiedziliśmy muzeum Kanału Elbląsko-Ostródzkiego i zdecydowaliśmy, że płyniemy do zatoczki na początku jeziora Ruda Woda.

Znaliśmy to miejsce, nieopodal jest kąpielisko i punkt gastronomiczny, a 1,5 km dalej dobrze zaopatrzonej sklep spożywczy oraz stacja paliw, gdzie można uzupełnić wysychające zbyt prędko baki.

Pod wieczór kolejno wpłynęliśmy do zarośniętej zatoki. Z uwagi na brak miejsc rozbiliśmy się na trzy grupki, ale w zasięgu wzroku i głosu. Po upalnym dniu kąpiel w czystej wodzie jeziora i spać. Po „przeżyciach pochylniowych” i konieczności dokonania drobnych napraw i uzupełnieniem zaopatrzenia, zarządziłem dzień bosmański. Nasze dzieci – Olga, Maja i Jasiu głównie zażywały kąpeli, wędkarze łowili ryby, sternicy robili przegląd techniczny jachtów. Jednym słowem pracowity dzień, jakże potrzebny po przepełnieniu połowy trasy.

W czwartek 3 lipca po śniadaniu, w ustalonym szyku wyruszyliśmy do Ostródy. Miłomłyn pozostawiliśmy na powrotną trasę. Kanał elbląski odczuł tę przeszło dwuletnią przerwę w żegludze i porządnie zarósł. Do tego niski stan wody uczynił nasze pływanie trudnym, a w niektórych momentach niebezpiecznym. Co chwilę trzeba było oczyszczać śruby z zielska i innych wodorostów.

Z przeszkodami, ale szczęśliwi dobiliśmy w komplecie do portu LOK w Ostródzie. Przywitał nas zaprzyjaźniony bosman Jacek. Ulokował nas w wolnych miejscach przy głównym pomoście. Po dawnej znajomości potraktował nas ulgowo i udostępnił całą bazę przystani. Załoganci rozbiegli się po okolicy szukając słynnego baru, gdzie serwowano doskonałą smażoną i wędzoną sielawę oraz pyszne lokalne piwo. Nic z tego! Zamknięte! Trzeba było iść do nieco oddalonego miasta. Zrobiliśmy także korektę naszych planów. Zrezygnowaliśmy z wycieczki na pola Grunwaldu. Większość z nas tam była, a żar lejący się z nieba i potrzeba drobnych napraw utwierdziły nas w słusznej decyzji.

W tej sytuacji w piątek od rana ruszyliśmy w drogę powrotną, robiąc sobie dłuższy postój na lunch w Miłomłynie. Tutaj dużo się zmieniło.

Gmina, korzystając ze środków unijnych, zbudowała pomost dla jachtów, a restauracja zachęcała smacznym jadłem. Uwinęliśmy się do 15.00 i ruszyliśmy do Zalewa. Zalewo znalazło się w naszym programie za usilną namową mojego przyjaciela Staszka Kasprzaka, który argumentował to brakiem miejsc postojowych w marinach ławy i panującym tam tłoku.

Wabił nas obietnicą zwolnienia z opłat portowych w nowej marinie, która uhonorowana była w 2014 r. nagrodą „Przyjaznego Brzegu”. Biorąc pod uwagę te argumenty ruszyliśmy w najdłuższą chyba trasę, albowiem trzeba było do wieczora pokonać długi odcinek kanału, wpłynąć na Jeziorak i kursem na północ pokonać przeszło 15 km jeziora, a potem przepłynąć Kanał Dobrzycki (4 km, wśród trzcin i niemiłego zapachu).

Ściemniało się, kiedy wypłynęliśmy na piękne, choć katastrofalnie zdegradowane jezioro Ewingi. Bezbłędnie nawigowaliśmy na wieżę kościoła w Zalewie. Po chwili ukazały się nam zabudowania nowoczesnej mariny. Profesjonalne pomosty, piękne zaplecze i życzliwość bosmanów przywitały nas w Zalewie.

Późnym wieczorem zjawił się Staszek K., jako pełnomocnik burmistrza Zalewa ds. wodnych i główny koordynator projektowania i budowy mariny.

Do późna zwiedzaliśmy obiekty mariny i jej piękne otoczenie. Zmęczeni, ale zadowoleni daleko po północy „oddaliśmy się w objęcia Morfeusza”. Jutro ostatni dzień rejsu i uroczyste zakończenie rejsu przy ognisku. O godz. 10.00 pani Kacprzak – lokalny przewodnik – czekała na naszą grupę. Wręczyła nam kartkę z rymowanym tekstem i oznajmiła, że ten pełen tajemnic i zagadek wiersz oprowadzi nas po historycznym Zalewie i pozwoli odkryć jego uroki.

Z nieba lał się żar, a grupa w zwartym ordynku podążała za przewodniczką. Faktycznie, Zalewo - dawny ośrodek przerobu drewna, a później garbarstwa, dzięki dobrym gospodarzom miasta lśnił czystością i kwiatami. Szkoda tylko, że tak nowoczesna i funkcjonalna marina powstała nad jeziorem, w którym strach było zanurzyć stopę. Według zapewnień Staszka K. istnieje plan rewitalizacji jeziora i za 10 lat będzie się można w nim kąpać. Oby się to ziściło!

Nasze dzieciaki znalazły sposób na ochłodzenie się, polewając się wodą. Zrobiliśmy im prysznic, a lody z pobliskiego sklepu całkowicie ich udobruchały. Upał wygnał wszystkich z jachtów. Zimne piwo i cień pod grzybkiem pozwolił nam przetrwać do zachodu słońca. Tylko załoga „Gniewka Radosława” pozostała w jachcie. Temperatura sięgała 35 st. C, a Ryszard przygotowywał obiad, tzn. wspaniałą polską fasolówkę na wędzonce. Zapach jej drażnił nasze nozdrza i wzmaczał apetyt. Zналиśmy już kunszt kulinarny Rysia i wiedzieliśmy, że będzie to hit. I był! W wyznaczonym miejscu bosmani zorganizowali ognisko żeglarskie, zabezpieczając nas w drewno. Kiełbaski i inne przysmaki wyjęli z bakist sternicy i gdy rozgwieździło się niebo, rozpoczęliśmy biesiadę.

W jej trakcie zjawił się niezawodny Stasiu Kasprzak, który przywiózł materiały reklamowo-informacyjne, pamiątkowe koszulki, które rozdzieliliśmy wśród uczestników tego zakończenia. Masze dzieciaki - Maja i Jasiu, z własnej inicjatywy przygotowały mały program artystyczny. Maja zadeklamowała piękny wiersz i zaśpiewała „hymn” żeglarski

„Gdzie ta keja?”. Jasiu, nasz wirtuoz skrzypiec, który już kilkakrotnie grał nam przy ogniskach, dziś zagrał jak natchniony.

Dziadek Hirek i my z Basią byliśmy dumni i mieliśmy poczucie, że tych dzieciaków „zaraziliśmy” wodną tułaczką. Były przemowy, toasty, ale najważniejsza była wspaniała atmosfera podtrzymywana przez dźwięki szant i ballad, które puszczali nam bosmani. My nuciliśmy je w rytm iskierek i spadających gwiazd. Kończyła się cudowna przygoda. Wspólnie ustaliliśmy, że spotkamy się na zlocie Instruktorów Turystyki Żeglarskiej, który co roku organizuje Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, a ma to się odbyć w Załęczu Wlk. koło Wielunia w dniach 24-27.09.2015 r.

Mam nadzieję, że wszyscy, którym pozwoli zdrowie i czas przyjadą nad Wartę, aby spotkać się i retrospektywnie ocenić wspólnie przeżyta przygodę.

Subiektywna relacja Komandora koordynatora rejsu

Edwarda Kozanowskiego

Do zobaczenia. A-hoj!

Krótką reminiscencja z rejsu kanałami Holandii – Belgii – Francji - Szwajcarii w 2015

Tegoroczna wyprawa kanałami Europy, to kontynuacja zeszłorocznej trasy z Kostrzyna, przez Berlin, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpie, Brukselę, Liege, Maastricht do Roermond w Holandii. W tym roku wyruszyliśmy już 16 czerwca by ponownie przez Antwerpie, na pływach osiągnąć Gandawę, by dalej przez Lile dotrzeć do Kanału Saint Quentin i przepłynąć jego 6 km tunel. Następnie rzeką Oise i Sekwaną przybyć w pobliże stolicy Francji. Tutaj mieliśmy do wyboru, albo wpłynąć prosto Sekwaną przez Paryż lub wybrać dłuższą, ale o wiele ciekawszą drogę kanałami Saint Denise i Saint Martin. Wybraliśmy drogę przez kilka dwustopniowych śluz i 2 km tunel pod Placem Bastylli, by dotrzeć do jedynej w centrum miasta Mariny Arsenał. Następnie popłynęliśmy w górę Sekwany, rzeką Yonne, przepięknym Kanałem Burgundzkim (momentami mieliśmy wrażenie, że we własnych łodziach pokonujemy przełom Dunajca), przez Alzacje kanałem Rodan – Ren, potem samym Renem dotrzeć do Bazylei w Szwajcarii. W Bazylei odczuwaliśmy dodatkową satysfakcję, że wodą z Polski mogliśmy popłynąć do Szwajcarii. Spływając Renem z nurtem, pokonując 5 ogromnych śluz osiągnęliśmy Strasburg we Francji.

Tutaj zakończyła się dla „Ampera” tegoroczna podróż, przez przepiękne zakątki, miasteczka, miasta i wsie Holandii, Belgii, Francji i Szwajcarii. Po trasie o długości ponad 1800 km, pokonawszy 429 śluz, kilka tuneli o różnej długości, najdłuższy 6 kilometrowy, a jeden nawet z kurtynami wodnymi na końcach, etapem Kanału Rodan – Ren, gdzie na odcinku 4,5 km przechodziliśmy przez 15 śluz o stopniu piętrzenia ok. 2,5 – 3 m. Cumowaliśmy na biwakach, w miejscach zarządzanych przez samorządy, mniejszych lub większych przystaniach i marinach. O różnym wyposażeniu i komforcie, z wyśmienitą informacją turystyczną lub w takich, gdzie o godz. 18. 00 do rana, obsługa na głucho zamykała WC !!.

Obsługiwał nas na śluzie pojedynczy operator lub jechał samochodem, skuterką lub rowerem by przepuścić nas przez kilka, kilkadziesiąt śluz. Dostawaliśmy specjalne piloty do samodzielnej obsługi lub uruchamialiśmy je automatycznymi „wajchami”, które

zamykały wrota śluz. Obsługiwaliśmy samoobsługową śluzę lub pomagaliśmy obsłudze w jej czynnościach.

Zwiedzaliśmy Gandawę, Paryż, Sens, Dijon, Dole, Besancon z majestatyczną średniowieczną warownią na szczycie góry, (pod którą można przepłynąć ciekawie oświetlonym, wykutym w skale tunelem), Mulhouse, czy wreszcie helwecką Bazyleę. W drodze powrotnej Renem dopłynęliśmy do Strasburga, by zachwycić się jego Katedrą i Rynkiem, a zwłaszcza starą dzielnicą La Petite France.

Spędziliśmy na wodzie ponad dwa miesiące, dni niezapomnianej przygody i wrażeń. Widzieliśmy miejsca, które można zobaczyć tylko z wody, by się nimi potem zachwycić. Miejsca zupełnie inne, piękne i tajemnicze, zabytkowe i na wskroś nowoczesne. Spotykaliśmy bardzo życzliwych i uczynnych ludzi, często też widzieliśmy zdziwienie na ich twarzach, co to za bandera?, skąd te łodzie przypłynęły?.

Czy było warto?. po stokroć warto!!!.

Wojtek Skóra

XXXVII Ogólnopolski Rejs Żeglarsko – Motorowodny PTTK „Zalew Szczeciński i Stralsund 2016” 25.06 – 16.07.2016

Jak każdy rejs po wodach zatokowych i morskich wymaga bardzo starannego przygotowania, zwłaszcza, kiedy dotyczy to łodzi mieczowych. Już w mc lutym zaopatrzyłem się w niemieckie mapy morskie, edycja z 2015 r., dodatkowo wydawnictwo „Wybrane porty Niemiec Wschodnich” J. Kulińskiego, zdecydowanie ułatwiły mi przygotowanie trasy i harmonogramu rejsu. Projektowany udział około 11-12 łodzi sprawiał dodatkową trudność organizacyjną sprowadzającą się do tego, że w wielu portach czy marinach w Niemczech nie ma aż tylu miejsc postojowych dla gości. Większość miejsc zajmują rezydenci, którzy jak widać po stanie łódek bardzo rzadko na nie zaglądają. Najważniejsze to ustalenie trasy, długość dziennych przelotów, doliczenie czasu na ewentualne postoje „pogodowe”, potem żmudne wyszukiwanie w internecie adresów do hefenmajstów zaplanowanych w harmonogramie marin i na koniec korespondencja w sprawie pobytu. Niestety różnie z tymi adresami bywało, różnie też z odpowiedziami na pytanie o możliwość pobytu tak licznej grupy. Po ostatecznych zmianach w harmonogramie, uznałem, że podczas trzytygodniowego rejsu odwiedzimy piętnaście portów. Pozostały czas przeznaczony był na zwiedzanie odwiedzanych miejsc.

Aby utrzymać chronologię czasu i miejsc, zacznę od miejsca startu rejsu.

Camping Marina PTTK, położona jest na pld. brzegu jez. Dąbie. Miejsce to wymaga dłuższego opisu, bo nie, na co dzień spotyka się w żeglarskiej wędrówce takie przyjazne miejsca. Pomimo że marina trochę nawietrzna, zwłaszcza przy pln. wiatrach, to infrastruktura ośrodka: media i woda na pomostach, duże przestronne sanitariaty, zmywalnia, tawerna, a przede wszystkim gościnność gospodarzy Oli i Andrzeja Kocewiczów, warta jest szczególnego podkreślenia i uznania.

Poza tym mnóstwo zieleni i kwiatów, które są oczkiem w głowie gospodyni, zaś drewniany żaglowiec s/y Olander, to przykład kunsztu szkutników, którzy pod wodzą Andrzeja potrafili z powrotem wskrzesić porzucony stary drewniany kuter i zwrócili duszę jednostce, która teraz w podzięcie Armatorom wygrywa liczne regaty oldtimerów.

Chateau bas dla Gospodarzy mariny, z życzeniami aby mogli zawsze przyjmować żeglarzy i turystów dodatkowo zachęconych do przyjazdu posiadaniem przez marinę prawa do używania znaku „Błękitnej Flagi”, w międzynarodowym projekcie dotyczącym promocji ochrony środowiska w miejscowościach nadmorskich, kąpieliskach i przystaniach jachtowych. Również panującą w ośrodku atmosferą, życzliwością i uczynnością gospodarzy to prawdziwy magnes przyciągający odwiedzających.

Po uroczystej kolacji w dniu 25.06.16 r., załogi już spragnione żegluga, z niecierpliwością czekały na pierwszy etap rejsu do Stepnicy. Szybka ranna odprawa zmieniająca trasę odcinka, tak, aby można było się zatrzymać na godzinę przy Wałach Chrobrego w Szczecinie i wszyscy w znakomitych humorach wychodzimy „na wodę”. Pogoda dopisuje, wiatr również, więc około 16.30 wchodzimy do wąskiego, długiego kanału będącego jednocześnie przystanią w Stepnicy. Niestety prawy brzeg zajęty prawie do samego Zalewu, nam po rekonesansie w głębi kanału pozostaje cumowanie na jego lewym brzegu, kilkaset metrów od toalet i bosmana !!. Ot proza, ale jak się nie ma, co się lubi, to się lubi co się nie lubi, dobrze, że tylko jedna noc. Dzień następny to przelot do Nowego Warpna, ostatniej mariny po polskiej stronie Zalewu. Specjalnie płyniemy lewym brzegiem, aby zobaczyć, czy po ostatniej zmianie Gospodarza, coś się zmieniło się w Trzebieży?

Niestety, na razie raczej wieje grozą, zarośnięty, pusty teren i kilka samotnie stojących przy kei jachtów.

Nawet wychodząc dość daleko w wody Zalewu Szczecińskiego (płycizny i sieci na lewym brzegu), przy sprzyjającym i tężejącym całym czasie wietrze, dość szybko docieramy za Nowego Warpna. Tam konkretna postura bosmana, zdecydowane polecenia i pomoc przy cumowaniu, pomagają przy szybkim zajęciu miejsc przy pomostach. Sama przystań niewiele się zmieniła, (ale jest wszystko, co potrzeba żeglarzowi), za to same Nowe Warpno to już zupełnie inna miejscowość. Gdyby nie układ ulic naprawdę trudno go poznać. Odnowione kamieniczki w Rynku, zmienione lub wyremontowane uliczne bruki, bardzo ładnie, nie szablonowo zaprojektowana wieża widokowa z bezpłatną lunetą, aleja żeglarskich gwiazd, a przede wszystkim nowy bulwar i zagospodarowanie brzegu Jeziora Nowowarpieńskiego, robi bardzo pozytywne wrażenie. Przy słonecznej, choć trochę wietrznej pogodzie wielu uczestników rejsu zdecydowało się na dłuższe spacerować. Zastanawiający jest tylko brak wykorzystania terenu po byłym urzędzie celnym. Terenu z położoną „kostkową” nawierzchnią, łatwym dojazdem i oznakowanym podejściem od strony wody.

Atrakcyjność miejsca i zachęcająca pogoda sprzyjały wieczornej biesiadzie pod rozłożystą topolą. Dodatkowe muzyczne uatrakcyjnienie spotkania dzięki grze Mariusza – gitara i Grzesia – organka, mnóstwo harmonijek ustnych, przyciągnęła do wspólnego stołu innych gości mariny.

Coraz bardziej wietrzna pogoda w drodze do Ueckermünde, wymusza od wszystkich uczestników rejsu sporej uwagi i staje się najlepszym egzaminem umiejętności i przewidywania. Dodatkowo *mordewind*, wszędobylskie sieci poza forwaterem i płycizny a pod koniec etapu deszcz, tak najkrócej można podsumować pierwszy „niemiecki” odcinek rejsu. Zmęczeni ale i zadowoleni cumujemy przy lewym brzegu Wkry, w JachtClub Ueckermünde, około 2,5 km od ujścia rzeki, za to bardzo blisko ładnego miasteczka.

Nauczani poprzednim dniem, w trasę do przystani w Karmin, tuż za pozostawionymi na końcu Zalewu fragmentami starego mostu zwodzonego, wyruszamy już o 7.00 rano. Ale jak to bywa z Neptunem, dodatkowo obłaskawionym poprzedniego dnia odpowiednimi płynnymi darami, powiał nam wschodni wiatr i już po niecałych trzech godzinach mijamy miejsce planowanego postoju. Krótki rzut oka na mapę i płyniemy w kierunku zwodzonego mostu w Zecherin, tym bardziej, że informacje w locji wskazują na jego otwarcie o godz. 12.00. Upewnia nas jeszcze w tym spora grupa nie tylko niemieckich jachtów, oczekujących po obu stronach mostu. Szybko jednak przekonujemy się, że jesteśmy jednak we wschodnich Niemczech. Godzinne oczekiwanie przed mostem, czyli pływanie w kółko, po niewielkim akwenie i nasilającym się wietrze, powoduje nerwowe reakcje wszystkich oczekujących. Jak udaje się nam dowiedzieć, nawet telefony wykonywane w tej sprawie przez Niemców niczego nie wyjaśniają. Co ciekawe dokładnie to samo spotyka nas w drodze powrotnej, też sporo oczekujących jachtów po obu stronach mostu i godzinne opóźnienie w jego otwarciu.

Przy sprzyjającym baksztagu a potem półwiatrach szybko docieramy do Lassan, z małą, ale bardzo sympatyczną i do tego tanią mariną. Przemiła bosmanka skasowało ode mnie 4,9 € za ponad 7 metrowy jacht, prąd w cenie cumowania + po 0,5 € za toaletę i prysznic. Nic tylko cumować, o tej marinie napisze jeszcze dzieląc się wrażeniami z drogi powrotnej.

Na następny dzień, wiedząc, że do Wolgastu pozostał nam już niewielki odcinek wcale nie spieszymy się z wyjściem z mariny, a przed nami ponownie zwodzony most, już w samym mieście. Tutaj na szczęście, most jest otwierany punktualnie i za chwilę, na lewym brzegu cumujemy w marinie Horn. W marinie, która lata swej świetności ma już dawno za sobą, niby na pomoście jest prąd i woda (dla niepoznaki kran oznakowany symbolem niezdatności wody do picia), ale samo pokrycie pomostu to całkiem długi przegląd materiałów, z których został łatany. Do tego godziny urzędowania hafenmajstra i otwarcia toalet nie dają się w żaden racjonalny sposób wytłumaczyć. Niby wszystko na miejscu, ale robi całkiem nie niemieckie wrażenie. Za to Wolgast- stare hanseatyckie miasto robi bardzo pozytywne wrażenie, warte dłuższego spaceru o różnych porach dnia. Tutaj, niedaleko przystani, w starym spichlerzu przerobionym na restaurację, zaopatrzeni w akcesoria kibica, razem z Niemcami oglądamy mecz Polska –Portugalia. Po rzutach karnych wielu z nich oklaskami gratulowało nam tak żywiołowego kibicowania, co choć trochę zmniejszyło nasz smutek po przegranym meczu.

Fajne chwile szybko mijają i po dwóch dniach pobytu w marinie Horn wypływamy do Greifswaldu. Sprzyjający, choć dość silny wiatr 4-5°B szybko prowadzi nas do ujścia rzeki Ryck, nad którą około 3-4 km w górę rozłożył się hanseatycki Greifswald. Zaraz po wpłynięciu w rzekę mijamy charakterystyczne żółto-niebieskie, półkoliste wrota przeciwpowodziowe, za którymi na lewym brzegu rzeki leży Jachtclub Wieck. Idealne miejsce z y-bomami do poczekania na podniesienie (zgodnie z rozkładem) następnego mostu zwodzonego, zamykającego nam drogę do samego miasta.

Samo miasto Greifswald to temat na osobną historię, historię sięgającą początków XIII w. Czyste, zadbane, ze staraniem odrestaurowaną Starówką.

Na miejscu cumujemy prawie w samym centrum, w Marinie Yachtzentrum, w sporej zatoczce na lewym brzegu rzeki, w otoczeniu niewysokich apartamentowców, z porządną infrastrukturą brzegową. U hafenmajstra wszystko załatwiamy szybko i sprawnie, otrzymujemy żółte czipy, na których zakodowane są wszelkie informacje

o łódce i wykupionych usługach. Służy on również do otwarcia, nieco schowanego za wiklinowym parawanem wydzielonego terenu do wyrzucania śmieci, oczywiście w pełni posegregowanych. Niestety deszczowa, choć ciepła pogoda nie sprzyja specjalnie na dłuższe spaceru, jesteśmy jednak pod wrażeniem stojących wzdłuż nabrzeża rzeki starych jachtów i małych żaglowców, wracając na przystań mijamy budynki zlikwidowanej stoczni, w której rekonstruowane są pieczołowicie stare drewniane łodzie. Dokładnie miejsce to opisał A. *Colonel* Remiszewski w swojej relacji na stronach SSI J. Kulińskiego - <http://www.kulinski.navsim.pl/art.php?id=2996&page=0>.

Tak jak w Wolgacie i tutaj dwa dni szybko przelatują, trzeba szykować się do przeskoku do celu naszego tegorocznego rejsu – Stralsundu.

W dalszym ciągu Neptun nam sprzyja, więc bez problemów docieramy w pobliże ostatniego w tę stronę rejsu mostu zwodzonego. Nowoczesny, bardzo wysoki most, otwarty w 2007 roku łączący Rugie ze stałym lądem, prezentuje się okazale i nie jest żadną przeszkodą nawet dla jachtów z bardzo wysokimi masztami. Pozostaje do pokonania most, który na szczęście punktualnie i często jest otwierany. Mając jeszcze kilka minut czasu do jego podniesienia, w towarzystwie kilkunastu jachtów, oglądamy widoczne już z daleka Oceanarium i stojący przy nabrzeżu, jako muzeum żaglowiec Gorch Fock II. (dawny Tawariszcz), dodatkowo warto przeczytać <http://www.kulinski.navsim.pl/art.php?id=2969&page=30>.

Choć w Stralsundzie jest kilka przystani, my na bardzo miłe zaproszenie cumujemy w Stralsund Citymarina. Nie jest to najtańsze rozwiązanie, o wyposażeniu mariny nie będę pisał - jest wszystko, ważne, że bliskość wszystkiego, co można a nawet trzeba zobaczyć, rekompensuje finansowy ból przy kasie hafenmajstra.

W Stralsundzie koniecznie trzeba zobaczyć Oceanarium, choć nie tanie, wydaje się warte zobaczenia, dalej Muzeum Morskie, uroczą Starówkę. O klasie miasta i jego walorach niech świadczy fakt, że na początku XXI w, miasto zostało wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Można godzinami krążyć po jego wąskich, tajemniczych uliczkach i zawsze znajdzie się coś ciekawego, nowego czy zaskakującego. Ale to już zbyt subiektywne odczucie, aby je tutaj dalej rozwijać. Po prostu warto tutaj przyjechać i samemu się przekonać.

Wszystko dobre jednak kiedyś się kończy, czas wracać do Polski. Z mariny wypływamy przed 8.00, aby zdążyć na pierwsze otwarcie mostu w tym dniu. Płyniemy do Gager, ładnej przystani zastawionej od wschodnich wiatrów dość wysoką, zarośniętą moreną. Wiatr, jak to wiatr, nie pyta się nikogo skąd ma wiać, potrafi mieć ułańska fantazję. Wypływając ze Stralsundu wiedzieliśmy z prognozy pogody, że wiatr będzie tężał z SWW, ale nic nie było mowy o karuzeli kierunków. W jednej chwili płynęliśmy baksztagiem, by za moment ostrym bajdewindem, a potem w sporym przechyle, ale półwiatrem. Ciekawe doświadczenie.

Po zacumowaniu w Gager, miejscowości typowo letniskowej, z mnóstwem przepięknych starych domków i nowoczesnych bungalowów do wynajęcia, czekała na nas grochówka, przygotowana przez Rysia, naszego rejsowego specjalistę od gotowania. Z mnóstwem kawałków mięsa, z należytą porcją majeranu i dobrze rozgotowanym, moczonym grochem. Mniam, mniam, są dania, które tylko w specyficznych sytuacjach, w gronie ludzi, którzy chcą ze sobą przebywać, mogą tak smakować.

Wieczorem wiatr się zмага, prognozy mówią o 8°B w dniu jutrzejszym, to zdecydowanie za dużo na nasze łódki. Na szczęście w harmonogramie rejsu mamy przewidziany ten dzień, jako tzw. bosmański. Czas na dokładniejsze zwiedzanie miasteczka i ładnej okolicy. Na dole w porcie, zasłonięci od wiatru, raczej go słysząc niż widząc na wodzie, nie zauważamy, co się dzieje na odkrytym na otwarte morze odcinku naszego rejsu. Silny wschodni wiatr wypycha ogrom wody do Zatoki Greifswaldzkiej, podnosząc jej poziom. Z niepokojem przeglądam prognozy pogody na różnych portalach na następny dzień, wiatr ma ucichnąć, ale niestety zafalowanie pozostanie, woda musi wrócić do Bałtyku. Rano wieje 2-3°B z SWW do W, czyli przyzwoicie, gdyby nie fala. Około 14.00 wychodzimy z Gager w kierunku Peenemunde, buja okropnie pomimo półwiatru, na szczęście nie jest specjalnie daleko. Po niecałych trzech godzinach chowamy się za cypel i wpływamy do przystani miejscowego klubu żeglarskiego. Zastawieni od wiatru betonowym nabrzeżem, na wszelki wypadek zakładamy dodatkowe szpringi. Noc przebiega spokojnie, fala się wypłaszcza, wiatr siadł prawie zupełnie.

Następny dzień to piękna słoneczna pogoda, idealna do całodziennego zwiedzania ulokowanego w starej elektrowni muzeum V1 i V2 oraz poradzieckiej łodzi podwodnej. Obowiązkowy punkt zwiedzania dla tych, którzy są w pobliżu lub pierwszy raz. Tutaj też rozstajemy się z załogą Plutka - Elą i Mariuszem, którym kończy się już urlop i muszą wcześniej wracać do Polski. Szkoda, bo to bardzo fajna para.

Dalej już zasłonięci z obu stron od otwartego morza, szybkoitko płyniemy dalej, ponownie do Lassan. W programie rejsu pobyt planowany był w niedzielę, ale zachęcenie ceną postoju i wiedząc z internetu, że w sobotę mają się odbyć tam miejscowe neptunalia, ryzykując, że nie znajdziemy miejsca do cumowania, podpływamy do przystani. I tutaj niespodzianka, wczesna pora pozwala nam spokojnie zacumować po wewnętrznej stronie pomostu i oczekiwać na wymienione w komunikatach atrakcje. Jakies dwie godziny później, na przystani nie można już wetchnąć przysłowiowej szpilki. Popołudnie i wieczór upływa nam na luzie i rozrywkowo. Przygotowana scena, liczne konkursy dla dzieci i dorosłych, same zabawne neptunalia w niemieckim wykonaniu, potem wieczorne tańce ze spokojną muzyką, to najkrótszy opis tego wieczoru.

Również i nam czas nie pozostawia większej swobody, musimy trzymać się planu rejsu. Z Peenemunde, omijając tym razem Wolgast płyniemy do Usedom, maleńkiej zacisznej przystani, w niewielkiej zatoce wyspy Uznam. Nieduży kanał o betonowych ścianach robi za przystań. Wcześniej pewnie cumowały tu spore kutry rybackie, nie mniej zacieznie i spokojnie. Prąd i woda na miejscu, przybyła samochodem bosmanka skasowała niewielkie pieniądze, spytała się czy nam czegoś nie potrzeba i odjechała. Pojawiła się na następny dzień wcześniej rano, posprzątała WC, pokręciła się jeszcze chwilę i ponownie znikła.

Samo Usedom, to senne, sprawiające wrażenie wymarłego miasteczko. Ładne, z odrestaurowanym centrum, z Rynkiem i Ratuszem, dwoma dużymi sklepami znanych sieci i .tyle. Warte odwiedzenia, na chwilę.

Po sprawdzeniu prognoz pogody decydujemy, że ze względu na zachodni wiatr i bardzo nawietrzny z tego kierunku port w Kamminke, płyniemy ponownie do Nowego Warpna. Tym bardziej, że kierunek wiatru aż zapraszał do zawinięcia do pierwszego portu w Polsce. Tutaj witani jesteśmy prawie jak swoi, szybka i sprawna pomoc bosmana i bezpiecznie stoimy przy nabrzeżu.

Jako że kierunek wiatru się utrzymuje, następnego dnia robimy szybki przeskok przez Zalew Szczeciński do Wapnicy, na jez. Wicko Wielkie. Położona prawie przy płn. brzegu jeziora przystań, w długim wąskim kanale nie robi na mnie najlepszego wrażenia. Nie mniej po wpłynięciu do przystani, szybkiej reakcji i pomocy bosmana przy cumowaniu łodzi przy dopychającym wietrze, przekazanej pełnej informacji o warunkach, cenach i regulaminie przystani, szybko zmieniłem zdanie. Bezpieczne, betonowe nabrzeże, z mediami, w głębi przystani y-bomy, nowy piętrowy budynek bosmanatu z pełnym węzłem sanitarnym, całodobową ochroną kamer, ogólnie dostępna jadalnia z wyposażeniem, życzliwość i uczynność obsługi robi bardzo pozytywne wrażenie. Z przyjemnością spędziliśmy tu dwa dni, odwiedzając przy okazji Międzyzdroje, Turkusowe Jezioro w Wolińskim Parku Narodowym oraz Muzeum V3 w Zalesiu.

Mając w zapasie jeszcze jeden dzień rejsu, postanowiliśmy odwiedzić dodatkowo Wolin, zachęceni informacjami o oddaniu w 2015 r do użytku żeglarzy nowej przystani. Pamiętając z poprzednich lat jak wyglądało oczekiwanie na dwukrotne w ciągu dnia otwarcie mostu drogowego, chciałem zweryfikować te informacje. Cóż, budynek piękny, ze wszystkimi bajerami, kuchnią z kuchenkami mikrofalowymi, ekspresami do kawy, zmywarkami, pralkami, suszarkami itd., ładna przestronna jadalnia (przynajmniej ustawienie stołów mogło to sugerować), ale obsługa!?. Bosmana w dniu przyplłynięcia w ogóle nie widzieliśmy, choć w regulaminie przystani wyraźnie zaznaczono, że tylko on może wyznaczyć miejsce do cumowania. Może dla tego, że dość mocno padało. Panie w biurze były bardzo niezadowolone, że wszedłem uiścić opłaty w mokrej kurtce, a moja prośba o wystawienie faktury spowodowała na twarzy Pani Biurowej grymas jakby przed chwilą wypila kubek soku z cytryny. Nasza prośba o pozwolenie skorzystania z jadalni, gdyż pogoda nie sprzyjała spotkaniom na kei, wzbudziła również ogromne podenerwowanie, a nuż postawimy gorący kubek z herbatą na nowych stołach, pobrudzimy, porozlewamy i w ogóle spowodujemy jakieś małe tornado. Na nasze zapewnienia, że po naszym wyjściu wszystko pozostanie w stanie zastanym, nie wzbudziły zaufania. Panie cały czas spacerowały po sali, nachalnie przyglądając się, co robimy. Jakiś koszmar odstraszaający żeglarzy, tym bardziej, że nic nie zmieniło się także w częstotliwości otwarcia mostu w Wolinie, dalej tylko dwa razy dziennie. To jakieś nieporozumienie na cenionym przeze mnie Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim.

Generalnie, Szanowne Panie robiły wszystko, aby później nic nie robić, pozostawiając w nas duży niesmak, a na pewno brak chęci reklamowania tego miejsca komukolwiek. Poddaje to pod uwagę dyrekcji MOSiR w Wolinie.

Zupełnie odwrotnie postępują właściciele i obsługa w Camping Marinie PTTK nad jez. Dąbie czy bosmani na przystani w Wapnicy. Jeszcze raz dziękuję im w imieniu uczestników i swoim własnym, za pomoc i życzliwe przyjęcie w swoim marinach. Dzięki. Czyli mogą być BOSMANI i niestety tylko pracownicy przystani.

Aby nie skończyć swojej relacji w tak minorowym nastroju, podsumuje nasz rejs i wrażenia z niego tymi słowami.

Absolutnie nie mamy się, czego wstydzić w Polsce, jeżeli chodzi o standard i lokalizacje powstałych przystani. Przeplływając w 2014 i 2015 roku rzekami i kanałami zachodniej Europy prawie 3400 km, twierdzę, że większość odwiedzanych miejsc nie dorównuje tym naszym, wybudowanym za unijne pieniądze, w najnowszych standardach i technologiach. Oni mają przystanie z tradycją, a my nowoczesne przystanie. Może zabrzmieć to jak banał, ale proszę spojrzeć na mariny już wymienionego przeze mnie

wcześniej Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, Pętli Żuław i Zalewu Wiślanego, czy Pętli Wielkopolskiej, nie wspominając o wielu pojedynczych przystani na Mazurach, Jezioraku, Wdzydzach. Trochę tak jak w przysłowiu „cudze chwalicie, swego nie znacie”. Brakuje nam wystarczającej ilości dobrych locji, a przynajmniej przewodników po nowych szlakach wodnych, koniecznie w zrozumiałym dla gości językach, a przede wszystkim promocji, promocji i jeszcze raz promocji. Dalej niestety pokutuje u zachodnich wodniaków przekonanie, że dalej od Odry na wschód nic nie ma (czytaj pływają dłubanki i nie ma oczywiście gdzie się zatrzymać). Sami się boleśnie o tym przekonaliśmy, rozmawiając z zachodnimi turystami wodniakami na temat ich planów rejsowych na następne lata. Przekazywaliśmy im zabrane z Polski materiały dotyczące Pętli Wielkopolskiej i Żuławskiej, locje i informatory ładnie edycyjnie wydane po niemiecku i angielsku, pokazywaliśmy własne zdjęcia z rejsów, niestety rozmowa zazwyczaj kończyła się w momencie pytania o gwarantowaną głębokość na wymienionych szlakach. Zdaje się, że jest to niestety jedyna rzecz, którą nie będziemy mogli nigdy im zapewnić!!.

A wracając do samego rejsu, przy dokładnym przygotowaniu trasy, odrobinie doświadczenia i zdrowego rozsądku można pływać w grupie na małych łodziach mieczowych wzdłuż każdego wybrzeża. Nie trudność w pokonaniu takiej trasy jedną łodzią, trudność przygotować i usatysfakcjonować wielu.

Dziękuję wszystkim uczestnikom rejsu, że chcieli ze sobą być, że co roku chcą poznawać nowe akweny, że można pod wspólną banderą PTTK tworzyć fajną ekipę.

Dziękuję przede wszystkim mojemu Kochanemu Dziubkowi, że jest i chce razem ze mną pływać.

Komandor rejsu
na swoim i za swoje, zawsze w kamizelce
Wojtek Skóra

XXXVIII Sztandarowy Rejs Żeglarsko – Motorowodny PTTK „Królowa Wisła 2017”

Sierpień 2017 roku

Założenia i wstęp

Relacja ta będzie zebranymi komentarzami pisanymi na gorąco z chwil przeżytych podczas rejsu. Chwil momentami wspaniałych, czasami śmiesznych i takich sobie. A sześciotygodniowy rejs w ramach realizowanych przez społeczny komitet obchodów Roku Wisły 2017 przyniósł ich wiele. Specjalnie podkreślam tutaj wagę tych obchodów przygotowywanych przez trzy lata i popartych odpowiednią uchwałą o przyjęciu patronatu

honorowego nad wydarzeniem przez Sejm RP. Bo różnorodność planowanych imprez, spotkań, wycieczek, rejsów i spływów na Wiśle w 2017 roku, przebija wszystko, co dotychczas usiłowano społecznie zorganizować, aby przybliżyć i opisać stan przygotowania wiślanych brzegów dla turystyki wodnej. Zainspirowało także dalsze działania inwestycyjne samorządów terytorialnych mijanych miejscowości, prywatnych gestorów, nawet zwykłych mieszkańców.



XXXVIII Sztandarowy Rejs Żeglarsko – Motorowodny PTTK „Królowa Wisła 2017” od samego początku wpisywał się w plan obchodów Roku Wisły. Nauczony doświadczeniem zdobytym podczas organizacji poprzednich rejsów po Wiśle, wiedziałem, że rejs od Km „0” spławalnej Wisły, czyli od Broszkowic koło Oświęcimia, nie będzie sprawą łatwą. Uznałem również, że taki rejs, z takiej okazji, w tym roku nie może rozpocząć się od banalnego zwodowania łodzi przy progu wodnym na Sole (ok. 400 m od Wisły, na której w tym miejscu nie ma możliwości wyslipowania się). Rozpoczęcie musi mieć inny wymiar, godny i nie codzienny. Jeżeli mamy przepłynąć cały Szlak Wisły, zacznijmy go w symboliczny sposób u źródeł rzeki, prawie pod szczytem Baraniej Góry, przy gościnnych progach schroniska PTTK „Przystop”.

15.06.2017. W czwartkowy, świąteczny i słoneczny poranek, ogromne zdziwienie a zapewne i rozdrażnienie wędrujących na szczyt turystów, budził mozolnie wspinający się pod górę terenowy samochód z przyczepą, na której umieszczony został pocziwy Cadet. Jeszcze większe zdumienie i zaciekawienie mógł wywołać widok otaklowanej żagłówki, z dumnie powiewających na niewielkim wietrze żaglami, tuż przy wejściu do schroniska. Pytań do nas i wspólnych fotografii z jachtem było bez liku. Nie codziennie w Polsce można spotkać otaklowaną żagłórkę na wysokości 900m n.p.m.

Rzeczywisty rejs rozpoczęliśmy dwa dni później w Broszkowicach koło Oświęcimia, nad brzegiem Soły. Bezpieczne i szybkie zwodowanie łodzi gwarantował operator dźwigu wyposażonego w trawersę. Tutaj też licznie miejscowe władze, pomimo padającej mżawki, momentami przechodzącej w deszcz, wzięły udział w uroczystości rozpoczęcia rejsu. Dalej niech przemówią moje notatki, robione na gorąco.

Wybór zapisów z Dziennika Pokładowego

17.06.2017-„W uroczystości oficjalnego rozpoczęcia rejsu udział wzięli: wójt gminy Oświęcim pan Albert Bartosz, który wręczył uczestnikom rejsu Certyfikaty Km „0”, przewodniczący Rady Gminy - pan Piotr Średniawski, naczelnik wydziału promocji UM w Oświęcimiu – pan Marek Tarnowski, sołtys Broszkowic- pani Anna Sporysz, kilku radnych sołectwa i sporo mieszkańców Broszkowic. Impreza bardzo fajna, choć pogoda niespecjalnie dopisała, co chwilę padał deszcz.”

18.06.2017. Jesteśmy przy cyplu rozdzielającym Wisłę i wpadająca do niej Przemszę. Tabliczka z oznakowaniem kilometrażu tym razem na swoim miejscu, Km „0” spławalnej Wisły zaliczony. To wspaniałe uczucie być ponownie w tym samym miejscu. Rozpoczynamy rejs.

20.09.2017. Od wczoraj jesteśmy już w Tyńcu, dzisiaj płyniemy do Krakowa gdzie będziemy stali przy Bulwarach na Kazimierzu.

21.06.2017. Ostatniej służby Kaskady Górnej Wisły nie da się przepłynąć, niestety bardzo, bardzo, bardzo niski stan wody w Wiśle nie pozwala nam przejść służę w Przewozie (kuriozum na skale europejską- fotki), próbowaliśmy rzucić się ponownie na wodę w okolicach mostu w Połańcu, ale w ciągu nocy ubyło wody o ponad 50 cm i pomimo przygotowanego dzień wcześniej zjazdu, nici z wodowania. Pozostaje kwestią gdzie się rzucimy?. Jest tak niski poziom wody w rzece, że teoretycznie nie do przepłynięcia jest jeszcze „Km 119” - nie chcę narażać łodzie na rozbitcie. Kombinuje jak się zwodować na 122 km w Nowym Brzesku. Potem to samo na przeprawach promowych w Nowym Korczynie i Opatowcu. Wszędzie za niski stan wody. Zdecydowałem, że przewożymy łodzie (dwie niestety ze względu na koszty pozostały w Jacht Klubie Polski Nowa Huta) do Sandomierza. Prawie wszystko mam już ustalone, zajmie nam to dwa dni.

22-23.06.2017. Jesteśmy już w Sandomierzu, Dzień w wczorajszy i dzisiejszy przeznaczony był na przewóz łodzi. Sandomierz póki, co jest splawalny, wody tutaj też nie za, wiele, ale przynajmniej już dno rzeki piaszczyste i w razie wejścia na łachę będzie można w miarę bezpiecznie zepchnąć łódź na głębszą wodę. Nie wiem, co będzie w poniedziałek, bo do tego czasu musimy tu zostać, (choć sobie nie krzywdzimy), bo zgodnie z harmonogramem dołączyć do rejsu ma się jeszcze jedna łódka.

Po przerzucie łodzi z Nowej Huty do Sandomierza spędziliśmy w nim trzy dni. Przystań, w zatoce pod zamkiem, jest ładnie zaprojektowana, ale chyba projektant nie przewidział takiego zainteresowania przystanią i wypożyczalnią sprzętu wodnego oraz sporego ruchu turystów w każdy ciepły dzień, albo chciano zbyt zaoszczędzić na materiałach. Plastikowe pomosty to w tym miejscu jakieś nieporozumienie, ani to trwałe ani bezpieczne, tym bardziej, że już kilka pływaków jest uszkodzonych. Zaplecze sanitarne też wydaje się zbyt ubogie do faktycznych potrzeb. Dodatkowo wykupione na stałe miejsca postojowe, bez możliwości z ich wykorzystania w przypadku zgłoszonych nieobecności rezydentów, mocno ograniczają wykorzystanie przystani. Miejsca w y-boomach świecą pustkami, ale czerwona tabliczka na końcu postojowego boksu jest jednoznaczna. To jest tylko moja ocena wyrobiona na podstawie krótkiego pobytu, potwierdzona niestety rozmowami z obsługą przystani. Dodatkowo sama zatoczka jest bezodpływowa, pewnie niewiele czasu minie a zaczną się problemy z zalegającym na dnie mułem. Kłania się brak samooczyszczającego połączenie zatoczki z rzeką.

W sobotnie popołudnie 24.06 uczestniczyliśmy z rzeszą turystów i mieszkańców Sandomierza w tradycyjnych Wiankach, a że pogoda była doskonała, przygotowane przez wydział promocji miasta atrakcje interesujące dla wszystkich grup wiekowych, humor i uśmiech na twarzach były wszechobecne. Dużą atrakcją dla wszystkich był rejs statkiem "Syrenka", z którego pokładów chętni mogli puszczać na wody Wisły przygotowane przez siebie, duże i małe, o różnych kształtach i barwach Wianki.

Dla nas szczególnie ważne było późniejsze dłuższe spotkanie z prawdziwym Człowiekiem Wisły kpt Tadeuszem Prokopem, wielkim przyjacielem wszystkich płynących Wisłą oraz potrzebujących rady lub pomocy.

Jutro rano ruszamy dalej szukać przygody i głębokiej wody.

28-29.06.2017. Sandomierz -wyspa na Wiśle w okolicach Basoni-316 km rzeki.

Przerzut łodzi do Sandomierza pozostawił nam trzy wolne dni, aby powrócić do ustalonego harmonogramu rejsu. Przepiękna pogoda, niesamowite krajobrazy mijanych miejsc, zapraszająca do postoju przyroda, spowodowały, że postanowiliśmy zrobić postój na jednej z wiślanych wysp koło Basoni. Niech fotki oddadzą piękno tego miejsca.

1.07.2017. Basonia – Kazimierz Dolny

Cóż, dobrze, że woda ciepła i piasek w Wiśle miałki. 34. km trasę pokonujemy pchając się w dwanaście i pół godziny. Po zacumowaniu w Kazimierzu Dolnym jesteśmy tak zmęczeni, że zaraz wszyscy idziemy nyny. Zwiedzanie odkładamy na dzień następny. Niestety zamiast w miarę przepłyniętych km przybywać wody i następnych załóg stajemy się coraz większymi specjalistami od przepychania łodzi przez niezliczone ilości piaszczystych łach.

Do tego w nurcie wszelkiego rodzaju i wielkości przeszkody, od zatopionych pojedynczych gałęzi po ogromne drzewa, wyglądające jak matuzalemy rzecznych przeszkód. Z daleka wygląda ciekawie, dużo mniej przy bliskim omijaniu przeszkody.

Przeżycia ostatnich dni, wiele trudu przy pchaniu, poszukiwaniu szlaku lub jego osobistym wyznaczaniu, w najlepszym przypadku poprawianiu-wkopywaniu na nowo poprzewracanych znaków nawigacyjnych, w pełni upoważnia nas do oficjalnej zmiany nazwy rejsu. Od teraz jesteśmy uczestnikami **I Eksperymentalnego, Pieszego Rejsu Żeglarskiego "Królowa Wisła 2017"**. Przesyłamy ukłony dla wszystkich uczestników tegorocznych imprez wodnych na Polskich Szlakach Wodnych.

Jednak największym dyskomfortem dla płynących załóg, pomijając poziom wody, na który nie mają wpływu, jest fatalny stan oznakowania nawigacyjnego lub jego całkowity brak. Ciągłe wypatrywanie oznaczeń brzegowych, zwłaszcza zielonych tyk

na tle rozbudzałej nadwiślanej przyrody jest nie tylko stresujące, ale staje się wręcz dla płynących niebezpieczne. A rozmowy z przypadkowo spotkanymi szlakowymi (nadzorcami wodnymi odpowiedzialnymi za oznakowanie i opiekę nad kilkukilometrowym odcinkiem rzeki) utwierdzają mnie ponownie w przekonaniu, że gdyby tylko ułamkową część kosztów opracowań, konferencji, sympozjów dotyczących teoretycznego otwarcia Wisły dla żeglugi towarowej, została przeznaczona na paliwo do łodzi szlakowych, przyniosłoby to większy pożytek dla rzeczywistych a nie wirtualnych użytkowników rzeki.

3.07.2017. Przystań w Puławach, jak na razie najładniejsze i najbardziej przemyślane miejsce postojowe dla turystyki nie tylko wodnej wzdłuż Wisły. Na starorzeczu Wisły powstało miejsce obejmujące nie tylko przystań wodną dla różnej długości i o różnym zanurzeniu jednostek, ale znakomicie wyposażone pole namiotowe i carawingowe. Do tego ciekawie zagospodarowane miejsce zabaw dla dzieci. Całość uzupełnia dobrze wyposażone zaplecze techniczne bosmanatu z hangarami do składowania łodzi. Miejsce nagrodzone nagrodą Przyjaznego Brzegu w 2013 roku. Niestety i tutaj nie przewidziano naturalnego samooczyszczania się zatoczki. A szkoda, bo do ogólnych kosztów inwestycji wydatek niewielki a jak ułatwiający potem normalną eksploatację przystani.

Próg podpiętrzający w Kozienicach

Komunikat Elektrowni Kozienice

..."Szanowni Państwo,

W związku z budowanym na Wiśle na wysokości Elektrowni Kozienice w Świerżach Górny progiem tymczasowym informujemy, że istnieje możliwość przeprawiania w tym miejscu jednostek pływających za pomocą dźwigu. Szczegóły znajdziecie Państwo w załączonych materiałach, w tym w informatorze. Prosimy o udostępnienie tych informacji wszelkim możliwym organizatorom spływów, informacje te zostaną także umieszczone na naszej stronie internetowej.

Serdecznie pozdrawiam

Doradca Zarządu/Rzecznik Prasowy/Kierownik Biura Komunikacji".

A oto jeden z zapisów z obowiązkowego „oświadczenia korzystającego z przenoski” to jakieś kuriozum. Ciekawe, ponoć tylko czasowo zamykają ogólnodostępną rzekę, (choć jak wiadomo prowizorki są najbardziej trwałe), a wymagają podpisania takich oświadczeń jak by byli właścicielami rzeki.

-„Ponadto oświadczam, iż w razie doznania szkody w związku z korzystaniem z przenoski zrzekam się roszczenia o jej naprawienie przeciwko Enea Wytwarzanie sp. z o.o., obsłudze przenoski podwykonawcom oraz innym osobom, w tym pracownikom lub przedstawicielom osób wyżej wskazanych oraz zobowiązuję się tego roszczenia nie dochodzić na drodze sądowej, za wyjątkiem sytuacji, gdy szkoda zostałaby wyrządzona umyślnie”.

4.07.2017. Zdjęcia z przepłynięcia przez próg podpiętrzający obok elektrowni w Kozienicach, generalnie nie taki diabeł straszny, jak go malują. Jednak przed przepłynięciem tej kilkudziesięciu metrowej przeszkody proponuję koniecznie skontaktować się z Elektrownią pod nr 48 614 13 08 lub 601 344 671.

To wąskie, około 20 m szerokości i 1,5 m głębokości gardło, rozpoczynamy pokonywać płynąc po znakach przy lewym brzegu by potem ostro skręcić w prawo i przy prawym brzegu pokonać wyżłobioną przez rzekę rynnę i po prostu płynąć dalej. Uwaga na duży „uciąg” wody, dla bezpieczeństwa prędkość własna powinna przekraczającą szybkość płynącej wody.

Kolejne zdjęcia pokazują poprawianie oznakowania szlaku, podczas dotychczasowej drogi wiele, wiele razy widzieliśmy znaki nawigacyjne przewracane, zatopione w wodzie, znaki prawego i lewego brzegu stojące dla „bezpieczeństwa” przywiązane do jednego drzewa np.: na wiślanej wyspie, itp.

Oznakowanie szlaku lub jego brak, usytuowanie oznaczeń prawego i lewego brzegu, na długich odcinkach, brak „kilometrówki”, to temat na szczegółową ocenę i obszerny materiał.

5.07.2017. W Górze Kalwarii teoretycznie mieliśmy zacumować przy wejściu do kanału prowadzącego do byłego ośrodka Brzanka. Na miejscu okazuję się, że łacha usypana przez rzekę ma ponad 50 m szerokości i z biwaku w tym miejscu nici.

Po kilkuminutowych poszukiwaniach cumujemy przy lewym brzegu tuż przed mostem kolejowym, tu też odwiedza nas, sprawiając nam ogromną niespodziankę wicestarosta piaseczyński, urodzony wodniak i samorządowiec. Długo rozmawiamy o turystycznym zagospodarowaniu Wisły, podstawowych potrzebach wodniaków, o modułowej budowie takich obiektów. Czas szybko mija i pora się pożegnać.

Jutro do południa wyruszamy do Warszawy.

6.07.2017. Opisując wczorajsze przeszkody na Wiśle nie przypuszczałem, że już dzisiaj możemy się przekonać jak niebezpieczne jest napłynięcie na nie. Płytko pod powierzchnią wody zatopiony na nurcie, tuż przy prawym znaku nawigacyjnym ogromny konar robi spustoszenie w kadłubie w jednym z płynących jachtów. Na szczęście łódź osiada na pniaku i pomimo zalania do połowy wodą nie tonie. Próby ściągnięcia jej przy pomocy innej łodzi nie przynoszą żadnych efektów, kłania się moc naszych silników. Ewakuujemy na pobliską łachę załogę, która zabiera ze sobą dokumenty i najważniejsze wyposażenie jachtu. W tym samym czasie próbuje uzyskać pomoc od Policji Wodnej (całkowicie zaangażowanej w obstawianie rzeki z powodu wizyty Prezydenta USA), potem miejscowego WOPR w Otwocku (po wybraniu numeru alarmowego zgłasza się automatyczna sekretarka z komunikatem - "zostaw wiadomość" sic!), dopiero po interwencji pod nr 112 oddzwania Straż Pożarna z Piaseczna (około 15 km od miejsca wypadku) i bez problemu przysyła zastęp ratowniczy z płaskodenną łodzią i 50 konnym silnikiem. Ci po przyjeździe na miejsce i ocenie sytuacji pomagają zabrać z łodzi pozostałe cenne rzeczy, spisują protokół i deklarują wszelką dodatkową, a możliwą do wykonania przez nich pomoc. Niestety łódź mocno "siedzi" na wystającym z pnia konarze (nabita prawie jak na pał) i wszelkie próby przeciągnięcia jej do przodu lub tyłu mogą spowodować tylko jeszcze większe rozerwanie burty i natychmiastowe jej zatonięcie. Pomimo tego, że armator posiada ubezpieczenie Jacht Casco w (...) ponad półtoragodzinne rozmowy z ubezpieczycielem nie przynoszą żadnego rezultatu. Nikt nie chce podjąć decyzji, co dalej z łodzią na wpół zatopioną w nurcie rzeki, na trasie szlaku

żaglowego. Później okazuje się, że ich najbliższy rzeczoznawca rezyduje w Szczecinie, ot proza w kontaktach z firmami ubezpieczeniowymi. Składkę szybko i bezboleśnie każda z firm ubezpieczeniowych potrafi wziąć, jeżeli zaczynają się problemy zaczynają się i schody.

Ubywa i wody i uczestników, którzy po przedziurawieniu łodzi na zatopionym, niewidocznym drzewie już poniżej miejscowości Gassy musieli wycofać się z rejsu. Następnej załodze, która miała rozpocząć swoją przygodę z Wisłą w Warszawie odradziłem (sic!) udział w rejsie ze względu na zanurzenie i nie typową budowę dna łodzi (dodatkowe stałe, boczne miecze). Po co mają się stresować i mocno zrazić się do pływania po rzekach.

Aby nie było niejasności, na szlaku wodnym, miejscami bardzo marnie oznakowanym (eufemizm!!!), około 100 m przed Mostem Siekierkowskim, tuż przy prawym brzegu rzeki też poznajemy jej głębokość i twardość rzecznoego dna. „Już witał się z gąską ...” a tu ...pchanie.

Nie chciałbym, aby moje relacje stały się antyreklamą turystyki wodnej na Wiśle, bo Wisła to nie tylko niebieska kreska na mapie, ale organizm, który żyje i daje życie. Wisła wcale nie jest ostatnią "dziką rzeką Europy", Wisła jest czasem krnąbrna, rwąca i nieprzewidywalna, czasem oschła i płytka, ale zawsze piękna i majestatyczna. Prowadząc już kolejny rejs od Km „0” żeglownej Wisły, zdobywając doświadczenie na wodzie wysokiej i niskiej, zawsze będę namawiał żeglarzy turystów do wędrówek po tej niezwykłej urodzie acz wyniosłej rzece.

10.07.2017. Wydawałoby się, że poniżej Warszawy będziemy mieli więcej swobody przy płynięciu. Nic bardziej mylnego, jeszcze przez wejściem do Śluzy Żerańskiej prawie całą szerokość rzeki przegradza kilka naturalnych kamiennych grobli. Przejście bardzo blisko lewego brzegu. Dalej już pod Modlinem, pomimo niezłego już oznakowania nurtu ładujemy się na kolejną łachę, cóż kłania się brak wody, Zwiedzamy Twierdzę Modlińską i płyniemy na kolejny biwak.

11.07.2017. Jak dotąd pogoda raczej nam nie dokuczała, lecz zacumowani w miarę zawietrznej zatoczce poniżej Modlina mieliśmy możliwość obserwować na niebie walkę ciemno granatowych chmur z wiejącym z różnych kierunków wiatrem. Fascynujące widowisko, tym bardziej, że nad nami przechodziła ścieżka podejścia dla lotniska w Modlinie. Rozchwiane samoloty szykujące się do lądowania, świszczący wiatr i zero deszczu. Dopiero po około 40 minutach musieliśmy szczelnie zamykać wszelkie zejściówki, bo rozszalały wiatr ciskał ogromne krople deszczu z różnych kierunków.

12.07.2017. Następny, piękny i rześki poranek w niczym nie przypominał wieczornej pogody.

Płyniemy do Czerwińska by w klasztorze salezjanów obejrzeć wystawę pamiątek przywiezionych przez misjonarzy ze swoim misji na całym świecie. Bardzo ciekawa i pouczająca wystawa, zwłaszcza w kontekście "prymitywizmu" nawracanych ludów. Następny biwak poniżej Wyszogrodu już bez żadnych "pogodowych" emocji. Tutaj ciekawostka, na tym odcinku prawie zupełnie znikły wszelkie oznaczenia nurtu, ot taki *surprise* od RZGW.

W zasadzie odcinki rejsu od Wyszogrodu można wreszcie zatytułować "Królowa Wisła 2017" - drugie oblicze rzeki. Powróciło oznakowanie nurtu w postaci baken. Płyniemy prawie jak po sznureczku.

13.07.2017. Niewielki odcinek do Słupna, do Stanicy Flis w Liszynie jest bardzo ładny przyrodniczo, Wisła pomimo to, że dalej jest płytka i szalenie wymagająca, ale nareszcie porządnie i przewidywalnie oznakowana. To bardzo pomaga płynąć i nie jest tak stresujące zwłaszcza dla tych, którzy rzekę poznają po raz pierwszy.

Tutaj uczestniczymy w Świącie Wisły zorganizowane przez Gminą Słupno i Stowarzyszenie Wodniaków Flis, w zamian przygotowaliśmy dla chętnych, zgodnie ze starodawnym obrzędem i ceremoniałem tradycyjny żeglarski grog. Piknik poprzez swoją doskonałą organizację i jego atrakcyjność, pomimo, że odbywał się w środku tygodnia, przyciągnął ogromną rzeszę mieszkańców gminy Słupno i okolicznych wodniaków, czego powinni mocno zazdrościć organizatorzy nie jednej imprezy realizowanej w weekend.

Przeskok z Liszyna do Płocka miał być tylko spacerkiem, ale w miarę zbliżania się do pierwszego mostu, fala niesiana zachodnim wiatrem jest coraz większa i ma już około metra. Wiatr dalej wyczynia z łodziami różne harce, silniki co chwilę wyskakują z wody i drą się w niebogłosy. Uciekamy schować się za mały cypelek ostatniej wyspy chroniący nas przed otwartą przestrzenią Zalewu. Zasłonięci od wiatru grzecznie czekamy aż Neptun tego dnia się wyszaleje i pozwoli nam dopłynąć do przystani Klubu Morka, która jest zlokalizowana tuż przy płockiej skarpie, w najbliższym sąsiedztwie amfiteatru. Cumujemy około 21.20 witani przez dyżurujących członków klubu. Noc po pełnych wrażeń poprzednim dniu szybko mija, wychodzimy na wycieczkę po pięknym, książęco - królewski Płocku.

14.07.2017. Po obiedzie zafundowanym przez Kol. Andrzeja Jodelkę płyniemy do Nowego Duninowa, portu prawie w połowie Zalewu Włocławskiego by w dniu następnym wziąć udział w dużych regatach samorządowych o Puchar Marszałka Województwa Mazowieckiego, Starosty Płockiego i Wójta Gminy Nowy Duninów.

15.07.2017. Wzięliśmy udział, jako jedna z 47 załóg w Regatach Samorządowych o Puchar Marszałka Województwa Mazowieckiego, Starosty Powiatu Płockiego i Wójta Gminy Nowy Duninów. Pogoda wspaniała, mnóstwo ludzi i wiele, wiele atrakcji. Masz jacht został zaliczony (choć silnie przeładowany wszystkimi szpejami jakie są potrzebne w tak długiej podróży) do najliczniejszej klasy T 2. Wiele łodzi startujących w tej klasie to prawie „wydmuszki- lekkie jachty niemal pozbawione dodatkowego wyposażenia- a my na jedynym w Polsce jachcie typu MAK 707 GTK typu keł, o jednym żaglu i bardzo nietypowej sylwetce, w składzie: Wojtek Skóra -sternik, Zygmunt Borg- załoga, armator jachtu, zajmujemy trzecie miejsce. Było nam niezmiernie miło odbierając z rąk Marszałka Województwa nagrodę i dyplom. Podczas tej uroczystości sam mam możliwość wręczenia Pucharu Prezesa ZG PTTK dla najstarszego sternika regat.

Wieczorem jeszcze oglądamy ryczące motory uczestników zlotu motocykli i występ zespołu Bajer Full, zabawa i śmiechy rozbrzmiewają potem długo w nocy.

17.07.2017. Odcinek do Włocławka to spacer po głębokich wodach Zalewu Włocławskiego, a sama dolna przystań już na rzece to istna perełka wśród wiślańskich przystani. Nigdzie, nawet pływając po zachodnio europejskich rzekach i kanałach nie miałem możliwości cumować „pod dachem”. Niech resztę powiedzą fotki.

Pod Toruniem przekroczyliśmy dawną granicę zaboru rosyjskiego i pruskiego, z charakterystycznym słupem granicznym.

W Toruniu oddano w tym roku nową przystań, niewielką i ładną, z bogatym zapleczem techniczno - socjalnym. Jedyna wada to płyciutko, oj płyciutko.

20.07.2017. Bydgoszcz jak zawsze ciekawa, pełna imprez i atrakcji. Gdyby tylko dało się wejść bez problemu z Wisły do kanału śluży Czersko Polskie, będącej na Międzynarodowej Drodze Wodnej E 70, było by jeszcze piękniej.

Płytko i zarośnięte, dobrze, że chwilę wcześniej przebijała się na Wisłę barka i wycięła nam w zielsku i pogłębiła w piachu tor wodny.

RZGW zastosowało tu wypróbowany przez drogowców sposób (jak jest dziura to ustawiają ograniczenie prędkości) i umieściło znaki informacyjne o głębokości tranzytowej max.30 cm !!!.

Droga z Bydgoszczy przez Chełmno to raj dla wodniaków. Szlak dobrze oznakowany, precudna przyroda, ciche zatoczki, czysta i ciepła woda w Wiśle... tylko płynąć i marzyć.

23.07.2017. W Grudziądzu następna godna wymienienia przystań na szlaku Wisły, choć i tu popełniono kilka błędów przy projektowaniu. Przystań położona jest w zamkniętej, bez przepływowej zatoczce i również tutaj zaczyna być problem z mułem i tym wszystkim, co się zaczyna znajdować na jej dnie.

25.07.2017. Szlak w kierunku Przekopu to sympatyczny, stosunkowo prosty nawigacyjnie i dobrze oznakowana trasa. Sama przyjemność.

27.07.2017. Prawie już koniec naszej sześciotygodniowej drogi. Wisła pokazała nam dwa oblicza, pierwsze do Warszawy rzeki krnąbrnej, niedającej się obłaskawić, a przede wszystkim bardzo płytkiej i nieobliczalnej. Rzeki, gdzie brak właściwie oznakowania, lub oznakowania poprzewracanego czy ustawionego w mało widocznych miejscach, a przepychanie się przez niezliczone łachy były rzeczą normalną, uciążliwą i niesamowicie męczącą. Drugie to oblicze dumnej królowej, dalej tajemniczej, lecz już przystępnej, z miejscami o rwącym nurcie, ale dającym się przewidzieć. O wyglądzie nadobnej damy szybko jednak karcącej za brak nieuwagi lub zadufaniu własnym sternika. Obliczu piękny i niedającym się zapomnieć.

29.07.2017. Gdańsk, słonecznie i niezmiernie ludno na Długim Targu. Niesamowicie barwne rozpoczęcie 757 Jarmarku Dominikańskiego.

30.07.2017. To ostatnia relacja z XXXVIII Ogólnopolskiego Rejsu Żeglarsko-Motorowodnego PTTK "Królowa Wisła 2017". Rejsu długiego, sześciotygodniowego i ciężkiego ze względu bardzo niski stan wody w Wiśle oraz liczne braki w oznakowaniu szlaku żeglugowego. Ale rejsu jednocześnie pokazującego uroki nadwiślańskich krajobrazów, dającego wspólnie przeżyć niezapomniane chwile, sprawdzającego i podnoszącego umiejętności żeglarskie i motorowodniackie. Rejsu uczącego zdyscyplinowania, wzajemnej pomocy oraz życzliwości w różnorodnych warunkach nawigacyjnych i pogodowych. Wreszcie pokazującego, że Królowa Wisła to nie tylko ślad na fizycznej mapie Polski. Że, pomimo zaniechania na wiele lat realizacji dużych inwestycji dotyczących gospodarki wodnej regulującej jej bieg, jest dalej rzeką piękną i wartą przepłynięcia. Pięć osób, które w jednym rejsie przepłynęły całą długość rzeki, zostało nagrodzonych złotymi odznakami Szlak Wisły, w tym trzy osoby po raz drugi.

Rejs pokazał także, że dopiero zaangażowanie samorządów lokalnych i prywatnych inwestorów w zagospodarowanie turystyczne brzegów rzeki i wybudowane przez nich przystanie przynoszą im wyłącznie chwałę i szacunek. Jest to równocześnie zaproszenie dla wszystkich wodniaków z całej Europy, aby chcieli pływać i podziwiać Wisłę.

Sam zapraszam wszystkich chcących przeżyć wodną przygodę na następne rejsy i spływy organizowane przez PTTK.

Tak widział i spisał, Komandor rejsu - Wojtek Skóra

Jubileusz Centrum Turystyki Wodnej PTTK

Centrum Turystyki Wodnej PTTK w czerwcu obchodzi jubileusz 10-lecia istnienia. To ważna data dla wodniaków skupionych w naszej organizacji, pokazuje bowiem, że decyzja Zarządu Głównego sprzed lat o powołaniu tego podmiotu była dalekowzroczna i słuszna.

Przez dekadę CTW pokazało, że nie jest bytem malowanym, ale wychodzi naprzeciw realnym potrzebom środowiska. To właśnie Centrum jest koordynatorem projektu Nagrody Przyjaznego Brzegu, która istnieje od 2004 roku i cieszy się niezwykle wysokim prestiżem. Corocznie nagradzane są inwestycje służące poprawie infrastruktury wodnej, projekty służące wodniakom, a także ludzie stojący za inicjatywami wzbogacającymi Polskę Wodną. Przez trzynaście lat istnienia nagrody uhonorowano nią kilkadziesiąt osób oraz podmiotów gospodarczych w postaci władarzy miast, gmin, fundacji i stowarzyszeń przyczyniających się do rozwoju turystyki wodnej. Centrum corocznie zbiera zgłoszenia konkursowe, koordynuje pracę jurorów, zabiega o patronaty, a także przygotowuje całą logistykę skomplikowanego przedsięwzięcia, jakim jest gala wręczenia nagród.

Kolejnym ważnym przedsięwzięciem realizowanym przez CTW jest doroczna akcja „Bezpieczna Woda”, czyli szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy, realizowana przy dofinansowaniu Ministerstwa Sportu i Turystyki. Dzięki niej co roku przed wakacjami przeszkolonych zostaje ponad tysiąc uczniów szkół podstawowych z całej Polski. To oznacza, że kilka tysięcy młodych ludzi jest nie tylko bezpieczniejszych podczas wypoczynku nad wodą, ale w razie niebezpieczeństwa może także pospieszyć z pomocą innym. Ważnym aspektem tego programu jest skupienie się na szkołach w małych ośrodkach, często wsiach regionów uboższych, co powoduje, że akcja CTW dociera do szkół i uczniów często pomijanych w różnorodnych kampaniach społecznych. Przez kilka lat realizacji tego projektu widocznym, stało się zaangażowanie dyrekcji szkół, w których odbywają się szkolenia, ale także ogromne zapotrzebowanie społeczne lokalnych środowisk. Działania związane z akcją „Bezpieczna Woda” wspomagane są przez przedstawicieli Centrum także poprzez tworzenie materiałów informacyjnych adresowanych do uczestników projektu. Foliowana broszura poświęcona bezpiecznym zachowaniom wydawana corocznie staje się atrakcyjnym upominkiem dla każdego ucznia, który przechodzi szkolenie i stwarza okazję do utrwalenia wiadomości i umiejętności nabytych podczas kursu.

Podsumowując 10-lecie działalności CTW nie sposób pominąć dorocznych rejsów po różnorodnych akwenach. To ważna inicjatywa z uwagi na promocję żeglarstwa oraz integrację żeglarzy spod bandery PTTK. W ostatnich latach były to ogólnopolskie wyprawy Wisłą, Odrą, rzekami i kanałami Niemiec, Francji i Szwajcarii, a także rejsy po wodach Obwodu Kaliningradzkiego oraz Brandenburgii i Meklemburgii.

Na szczególne podkreślenie zasługuje rejs z 2011 roku, kiedy to kilka jachtów pożeglowało Dnieprem od Sławatycz koło Czarnobyli do Chersonia w hołdzie generałowi Mariuszowi Zaruskiemu, wyprawie przygotowanej z okazji 70-lecia śmierci Wielkiego Polaka. Rejsy te to nie tylko żeglowanie, ale także promocja polskich szlaków wodnych, spotkania z władzami miast i gmin na szlaku, wymiana doświadczeń z lokalnymi żeglarzami i środowiskami wodniackimi. Świetnie przygotowane i zorganizowane wyprawy w ostatnich latach były aż 7-krotnie nagrodzone Nagrodą Śródlądowy Rejs Roku „Błękitny Spinaker” wręczaną dorocznie przez Polski Związek

Żeglarski. Warto podkreślenia jest, że Centrum zbierało nagrody nie tylko w kategorii Rejs, także Impreza Roku.

Kolejnym aspektem działalności CTW jest akcja promocji szlaków wodnych w Polsce w niebanalny sposób. Z inicjatywy Centrum powołano do życia odznaki Polskich Szlaków Wodnych, dzięki którym każdy, kto przepłynie dany szlak, otrzymuje odznakę dokumentującą jego wodniacki dorobek. Odznaki zdobywa się na szlakach Wisły, Odry, Warty, Pętli Toruńskiej, Pętli Żuław i Zalewu Wiślanego oraz po przepłynięciu Pętli Wielkopolskiej. Przez kilka lat funkcjonowania tej idei wydano już około 250. odznak w różnych klasach, a ich popularność stale rośnie. Akcję wspomaga promocja szlaków na plakatach opracowanych i zaprojektowanych w CTW. Trafiają one do klubów i stowarzyszeń, informując o idei pokonywania szlaków i dokumentowania tego w książeczkach. Promocja szlaków wodnych odbywa się także dzięki organizowaniu stałych wystaw organizowanych przez CTW. To także istotny element działalności Centrum, pokazujący jego aktywność i wszechstronność. Dotychczas udało się zorganizować duże wystawy poświęcone Pętli Toruńskiej i Pętli Żuław i Zalewu Wiślanego, a także wyprawie Dnieprem do Chersonia nad Morzem Czarnym, na symboliczny grób gen. M. Zaruskiego, które eksponowane były zarówno w siedzibie Centrum na warszawskich Bielanach jak też podczas targów żeglarskich.

Opisując dokonania CTW warto także przypomnieć działalność wydawniczą Centrum. To właśnie tutaj powstała seria publikacji Polskie Szlaki Wodne w skład, której weszły następujące publikacje: „Projektowanie marin i przystani kajakowych”, „Inwestycje turystyczne nad wodą”, „Pętla Toruńska – przewodnik kajakowy” czy ostatnio wydane „Zasady etykiety i ceremoniału żeglarskiego”, publikacja poświęcona etyce żeglarskiej, która zapełniła dotkliwą lukę na rynku publikacji poświęconych tym aspektom. Nie do przecenienia są także działania, być może mało widoczne, ale niezwykle ważnych z punktu widzenia interesów rozproszonego środowiska wodniackiego. To działania na rzecz legislacji w sprawach wodnych. Przedstawiciele CTW biorą udział w konsultacjach ustaw i rozporządzeń dotyczących nie tylko turystyki, ale także szeroko rozumianych kwestii prawnych związanych z wodą. Oprócz udziału w spotkaniach na forach komisji sejmowych są także aktywni w społecznych konsultacjach międzyresortowych poprzedzających ostateczne tworzenie zapisów ustaw. Niejednokrotnie głos CTW był słyszalny podczas obrad tych gremiów i brany pod uwagę przy tworzeniu nowych aktów prawnych. Na rzecz tych gremiów przedstawiciele Centrum opracowują również analizy sektorowe wspomagające proces decyzyjny i pokazujący omawiane zagadnienia z punktu widzenia praktyków. Podsumowując należy stwierdzić, że aktywność Centrum pokazuje, że jest to jednostka ważna dla środowiska wodniackiego, na stałe wpisała się w pejzaż podmiotów działających na rzecz tego środowiska, a jej codzienna systematyczna działalność, często niewidoczna, udowadnia, że jest potrzebna w dziele poprawy warunków do turystyki wodnej i promocji wypoczynku na wodzie. Skromne środki finansowe ograniczają możliwości poszerzenia działalności, jednak pomimo tych mankamentów udało się stworzyć Centrum będące ważnym elementem układanki wodniackiej PTTK.

Centrum Turystyki Wodnej PTTK

Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze na początku 2017 roku podpisało umowę współpracy z marką Regatta.



Regatta to najbardziej rozpoznawalna brytyjska marka odzieżowa w dziedzinie sportu, turystyki i outdooru. W ofercie znajdują coś dla siebie nie tylko wytrawni turyści, ale także osoby, które chcą rozpocząć swoją przygodę z jakąkolwiek aktywnością na świeżym powietrzu. Amatorzy długich trekkingów i miłośnicy spacerów lub włóczenia się bez celu, rowerzyści i właściciele psów, wyprowadzający swoich pupilów, biwakujący pod namiotem i piknikujący nad rzeką, codziennie dojeżdżający do pracy, czekający na przystankach i ogrodnicy, spędzający wiele godzin wśród grządek, turyści, backpackersi i plażowicze, tatusiowie odprowadzający swoje pociechy do przedszkola oraz mamy borykające się z milionem zadań zaplanowanych na dany dzień,

a przede wszystkim dzieci, grające w piłkę lub uwielbiające się tać w kałużach – tym wszystkim osobom Regatta pomogła rozpocząć własną przygodę. Każdy znajdzie w kolekcji marki odzież dopasowaną do ulubionych aktywności, nawet tych najbardziej zwyczajnych i codziennych: <https://regatta.pl/>

Ruszyła rejestracja **Great Card dla członków PTTK**. Co to za karta? To możliwość korzystania z rabatów nawet do 50% zarówno na najnowszą kolekcję, jak i na produkty przecenione marek Regatta, Dare 2b i Craghoppers. Z 50% rabatu przy zakupach (z ważną legitymacją PTTK) tak w sklepach stacjonarnych, jak i w sklepie internetowym będzie mogła skorzystać kadra programowa PTTK, czyli instruktorzy, przewodnicy, przodownicy, opiekunowie SKKT, organizatorzy turystyki, itd., a pozostali członkowie PTTK, niemający uprawnień - otrzymają rabaty w wysokości 35%. Do skorzystania z rabatu konieczna będzie rejestracja kart przy pomocy kodu, który będzie można uzyskać przy opłaceniu składki członkowskiej w macierzystym oddziale PTTK.

Oddziały PTTK karty z kodem dla członków otrzymają przy zamawianiu znaczków członkowskich. Zapotrzebowania na tzw. Złote kody (dla kadry programowej) proszę przesyłać na adres: jolanta.sledzinska@pttk.pl

Informujemy, że w ramach tej współpracy patronujemy akcji **Regatta- RUSZ SIĘ**

Program „RUSZ SIĘ” powstał z myślą o ludziach aktywnych, zarażających innych pozytywną, sportową energią! Każdy może przedstawić swój pomysł na organizację sportowego wydarzenia i skorzystać z pomocy marki Regatta przy jego realizacji! Naszym celem jest wsparcie pasjonatów, którzy lubią wychodzić z inicjatywą i bezinteresownie zachęcają innych do różnych form aktywności turystycznych.

Regatta RUSZ SIĘ! obejmuje wydarzenia na świeżym powietrzu, których celem jest zachęcanie do aktywnego wypoczynku: zawody, festiwale, treningi, wydarzenia jednorazowe lub cykliczne, lokalne lub ogólnopolskie – forma i dyscyplina nie mają znaczenia, liczy się przemyślany pomysł i odwaga na jego realizację.

Więcej informacji o programie na stronie: www.ruszsie.org.

Zachęcamy Oddziały PTTK, Kluby, Komisje do zgłaszania swoich imprez do akcji „Rusz się”. Można zgłaszać nawet nieduże imprezy, ważne, aby zrobić to jak najszybciej. Zapewne nie wszystkie imprezy będą mogły liczyć na wsparcie, ale spróbować warto!

Zasady etykiety i ceremoniału żeglarskiego

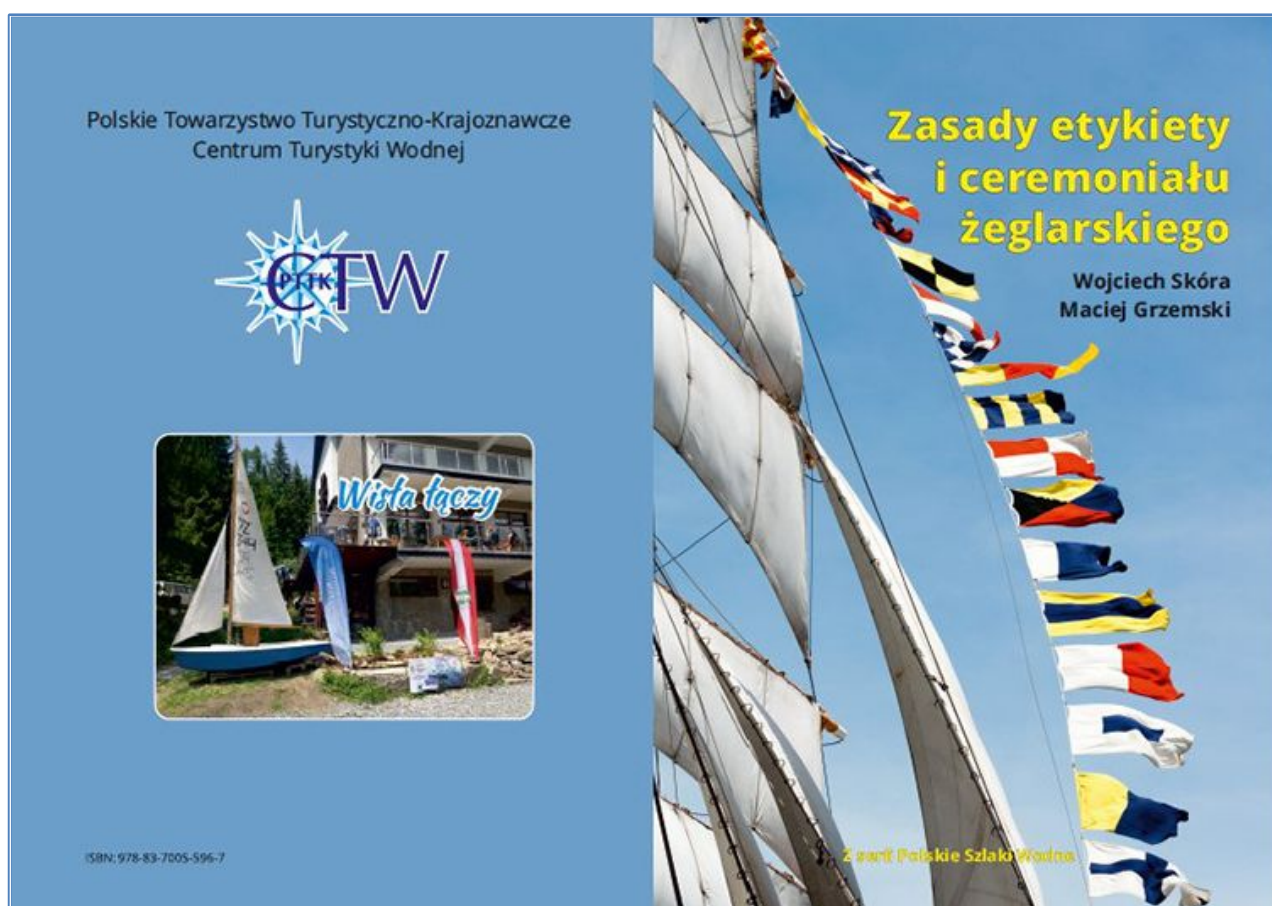
Od niepamiętnych czasów bandera stanowiła widomy znak przynależności państwowej, organizacyjnej, towarzystw i gildii handlowych lub armatora. Niektóre flagi i sposób ich noszenia określa charakter jednostki lub jego działalność, albo przebywające na nim osoby i ich rangę. Podnoszenie bandery i flag po części jest regulowane przepisami, częściowo zaś są one podnoszone zwyczajowo w oparciu o zasady etykiety żeglarskiej i wielowiekowej tradycji.

Niniejsza publikacja ma stanowić niezbędne kompendium wiedzy na temat bander, ich stosowania, ceremoniału związanego z podnoszeniem i opuszczaniem bandery i flag, miejsca ich umieszczania, zarówno na jachtach, w zależności od ich takielunku, jak i na masztach klubowych. Postaram się także wskazać na częste błędy i nieprawidłowości, których dopuszczają się użytkownicy wód, a także przedstawię formę ceremoniału żeglarskiego związanego z banderą w trakcie uroczystości klubowych i apeli na stacjonarnych kursach żeglarskich.

Komisja Turystyki Żeglarskiej

Zarządu Głównego

Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego



PRZYSTANIE I MARINY WPW

1. Km 392,2 LB – **Sławsk** - Przystań Sławsk ukończona w 2012, lokalizacja przy promie w Sławsku, przystań dla kajaków, ławki i stoły pod zadaszeniem, grill, www.dzkiebobrywslawsku.pl, tel. 609 456 183
2. Km 370,32 PB – **Marina w Łądzie**. Własność prywatna: Mirosław Słowiński tel. 632 763 307. Slip, prąd, woda na kei. Prysznic i WC w budynku kapitanatu. Można zamówić paliwo z pobliskiej stacji, które dostarczą pracownicy mariny. Dozór całodobowy. Tawerna. Zimowisko dla łodzi, wypożyczalnia kajaków.
3. Km 353,3 – PB - Przystań **Dłusk**. Ławki i stoły pod zadaszeniem oraz miejsce na ognisko
4. Km 351,7 PB - Przystań Wodna Towarzystwa Turystyki Wodnej „Perkoz” w **Pyzdrach**. Basen z pomostami pływającymi. Woda i prąd na kei, stoły, ławki, plaża. Możliwość zrzutu nieczystości. W budynku znajduje się WC, prysznic, 8 miejsc noclegowych, bar. Stacja paliw w pobliżu
5. Km 324,40 LB **Nowe Miasto nad Wartą – Marina „Pod Czarnym Bocianem”** w Nowym Mieście. Basen portowy, pomosty pływające; woda i prąd na kei; slip, dźwignica do wodowania i podnoszenia jachtów, toalety, prysznice, pralnia, tawerna, warsztat remontowy. Odbiór odpadów i ścieków. Pole namiotowe. Sklepik, parking, możliwość zimowania jachtów. Dojazd z drogi krajowej nr 11. Stacja paliw – 1400 m.
6. Km 313,0 LB – **Gogolewo**, przystań – pomosty pływające.
7. Km 291,86 PB – **Śrem**, miejska przystań dla małych statków, w 2017-18 roku zostanie otwarty tu port rzeczny
8. Km 291,83 LB – **Śrem**, przystań statku „Bajka”
9. Km 291,8 LB – **Śrem**, Przystań Nadzoru Wodnego. Można zacumować za zgodą kierownika przystani. Stacja paliw – ok. 300 m od brzegu oraz sklep spożywczy.
10. Km 291,1 LB - **Marina Śrem**. 36 miejsc. Prąd, woda, WC; grill, boisko do siatkówki, pole namiotowe, parking. Czynna całodobowo. Gospodarz: Stowarzyszenie Wodniaków Śrem, tel. 517 395 600. wodniacy@marina-srem.pl, www.marina-srem.pl
11. Km 285,7 LB – **Jaszkowo**; Przystań przy barce i pomost do cumowania. Centrum Hipiki, tel. 612 837 556
12. Km 266,5 PB - Przystań Jana Pawła II w **Rogalinie** – tel. 61 89 38 008. Płytko, plaża.
13. Km 265,5 LB – **Mosina Przystań jachtowa** metalowo – drewniana, przy której może cumować około 20 żaglówek różnego typu należące do Mosińskiego Klubu Żeglarskiego.
14. Km 265,3 PB - **Przystań Klubu „UKS KOTWICA” Rogalinek**, 2 pomosty pływające, parking, miejsce na ognisko
15. Km 263,1 LB – **Puszczykowo** (Niwka, szpital). Przystań dla kajaków i małych łodzi motorowych. Cumowanie przy pomoście pływającym. Slip, woda, prąd. Tel. 506 651 200 – p. Andrzej Winkel-Jagiełło.
16. Km 254,5 LB – slip. Polygon Straży Pożarnej.
17. Km 253,52 LB – nabrzeże Zakładów Chemicznych Luvena w **Luboniu**; dł. – 65 m; żelbetonowe o wys. 7 m. Istnieje możliwość wodowania łodzi.

Uwaga. Podejście do slipu od strony prawego brzegu. Przy lewym brzegu, poniżej slipu kamienne dno.

18. Km 251,9 LB – **Luboń**, przystań wioślarska
19. Km 234,4 PB - **Czerwonak** przystań wodna Akwenmarina. Gospodarz: Centrum Rozwoju Kultury Fizycznej „AKWEN” w Czerwonaku www.akwenczerwonak.pl, osoba kontaktowa Bosman Marian Klessa tel. 504 972 608.
Ilość miejsc: 40, w sezonie dozór całodobowy, pomosty pływające, paliwo (mobilna stacja benzynowa – paliwo dowożone po ustaleniu telefonicznym z bosmanem, daty, godziny i ilości paliwa) prąd, woda, wc, slip, piaszczysta plaża nad rzeką Wartą, zadane wiaty na grill'a, miejsce na ognisko, boisko do siatkówki, pole namiotowe, parking, serwis motorowodny oraz Inspektor Dozoru Technicznego Jakub Czajka nr tel. 698 706 908.
20. Km 220 PB – **Mściszewo** – przystań kajakowa „Binduga” z infrastrukturą turystyczną, sanitariaty. Uwaga: przy brzegu płytko, blisko kamienna ostroga
21. Km 206,3 - **Oborniki** PB – między mostami Harcerska Przystań Żeglarska
Projekt nowej przystani - <http://oborniki.naszemiasto.pl/artykul/projekt-przystani-wodnej-powoli-wchodzi-w-zycie,2359484,art,t,id,tm.html>
22. Km 202 PB – **Słonawy**, prywatna przystań ze slipem
23. Km 188,0 PB – **Stobnica**. Przystań: tel. 61 29 71 951. Cumowanie: pomost pływający, betonowe pacholki, slip. Wyposażenie: prąd, bieżąca woda, WC, prysznic, pole namiotowe, miejsce na ognisko, miejsce na grilla, zadane wiaty. Przystań prywatna „U Agnieszki i Macieja”.
24. Km 188,0 PB - **Obrzycko** – plac centralny z masztem sygnałowym, masztami flagowymi i ławkami, wiatra piknikowa z placem tanecznym i stołami z ławami, krąg ogniskowy z ławkami, plac manewrowy pod montaż prefabrykowanej estrady, zjazd z drogi gminnej, drogi dojazdowe i parkingi, alejki, pomost pływający ze schodami i pochylnią, slip - pochylnia do wodowania małych jednostek pływających, stanowisko poboru wody p.poż, oświetlenie, mała architektura i zieleń .
25. Km 171,5 PB - **Przystań Wronki na terenie Olszynek** Na terenie przystani działa firma Turystyka Rieczna świadcząca usługi: rejsy po Warcie dla osób indywidualnych oraz grup zorganizowanych, charter jachtów turystycznych na obszarze WPW, wynajmem łodzi wędkarskich oraz organizacja imprez na wodzie. kontakt: tel.791 517 629, 502 654 067, www.TurystykaRieczna.pl, e-mail: info@turystykarieczna.pl.
26. Km 171 LB - **Przystań Rieczna "Na Skarpie"** Piotr Matuszewski, ul. Rieczna we Wronkach, możliwość wyjścia na brzeg, w sezonie kajaki, blisko do centrum miasta (zakupy, tankowanie), pole namiotowe, miejsce do biesiadowania (grill, ognisko, ławki, stół), pomoc rzeczna po telefonie do właściciela tel. 503 571 590.
27. Km 144,8 PB – **przystań kajakowa w Sierakowie**. Wiatra, stoły, ławy. Blisko do rynku. Bardzo płytko przy brzegu.
Nowa przystań dla dużych jednostek. LB. Wyposażona w opaskę brzegową (odbudowy skarpy, narzuty kamienne), ciąg komunikacyjny pieszy (kostka betonowa, murek ochronny gabionowy), schody skarpowe , slip (do wodowania łodzi, z wyciągarką), pomosty pływające z trapez (demontowane na zimę), remont

ostrogi, plac manewrowy, drogę technologiczną, tereny zieleni wraz z małą architekturą.

Km 137,5 PB – **Chorzepowo. Przystań „Agrokeya”**. Prąd, woda, miejsce do wodowania łodzi. Bardzo przyjazne miejsce, gdzie można dobrze zjeść. Właściciel – Grzegorz Borowski, tel. 61 295 40 31; www.chorzepowo.przystan.republika.pl.

28.Km 128,0 LB - **stanica w Międzychodzie**. Usytuowana w **Starym Porcie**, wyposażona w zaplecze socjalno-kuchenne, plac biwakowy, pomost pływający. Gospodarzem Starego Portu jest Międzychodzkie Towarzystwo Turystyki i Sportów Wodnych, tel. 606 874 136.

29.Km 127,524 – **Międzychód- przystań przy „Starym Moście”**, teren biwakowy imprez masowych, gospodarz przystani: Restauracja Słoneczna, Przemysław Górny, tel. 501 020 315

30.Km 55,4 LB - przystań wioślarska AZS AWF **Gorzów Wlkp.**

31.Km 225 PB – **Santok**, Km 225,6 PB - nabrzeże – przystań dla statków. Przystań rzeczna położona jest w centrum Santoka. Przystań jest przystosowana do cumowania i postoju jednostek pływających. Istnieje możliwość pobrania wody pitnej oraz skorzystania z sanitariatów. Na terenie przystani są zadane wiaty, bar, możliwość rozbicia namiotów. Dane adresowe: Przystań wodna w Santoku, ul. Gorzowska 59, 66-431 Santok tel. 95 728 75 10, e-mail: urząd@santok.pl

32.Km 174,4 LB – **Drawsko** - Przystań „YNDZEL” w Drawsku. Przystań z nowoczesną i innowacyjną infrastrukturą. Przystań czynna jest: pn. – pt. 13.00-21.00; sob.-niedz. 11.00-22.00; osobą do kontaktu jest Bosman przystani- p. Ryszard Ociepa (tel. 535 953 490)

33.Km 132,1 LB - Marina w **Czarnkowie**, Przystań Marina Czarnków, ul. Rybaki 30. Basen portowy z nabrzeżem i pomostami pływającymi. Slip, prąd, woda, ławki, grill. WC i prysznice w budynku Kapitanatu. Dozór całodobowy. Wypożyczalnia kajaków. Administrator: Ośrodek Sportu i Rekreacji w Czarnkowie, tel. 784 681 214, www.czarnkow.pl/marina

34.Km 39,70 PB – **Marina „Nakło”. Przystań Wodna** Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Basen portowy o pow. 1,2 h, z nabrzeżem pionowym i pomostem pływającym. Slip żelbetowy, prąd i woda na kei, pole biwakowe, sanitariaty, wypożyczalnia kajaków. Dozór całodobowy. Do stacji paliw 300 m (ul. Poznańska). Tel. 693 855 016; 693 855 017.

35.Km 16,10 PB - odgałęzienie Starego Kanału Bydgoskiego Marina „Gwiazda” w **Bydgoszczy** - jest pierwszą zbudowaną od podstaw przystanią wodną o europejskim standardzie w ramach programu rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego i śródlądowego połączenia wodnego Wisła-Odra.

36.Km 89,43 PB – ujście ścieku z **Inowrocławia** (Smyrnia)

km 85,9 następuje zwężenie jeziora Mielno i po przejściu przesmyku bliżej prawego brzegu, przy cyplu, wpływamy na szeroki akwen. Na PB w dali widzimy przystań **Inowrocławskiego** Ośrodka Żeglarskiego - YKP. Jezioro jest ostoją dla różnych ptaków. Noteć do jeziora wpływa z kierunku południowo – zachodniego i w km 84 wypatrujemy jej ujścia. Po wpłynięciu na rzekę płyniemy prawie prostym 2 km odcinkiem Noteci wzdłuż porośniętych trzciną i tatarakiem brzegów. W km 81 dopływamy do Pakości.

- 37.Km 81,9 – most drogowy w **Pakości**, droga nr 251 Inowrocław – Barcin. WWŻ – 4,8 m, W km 81,5 - możliwość zacumowania do lewego brzegu, ulica Żabia, można wyjść do miasta.
- 38.Km 56,9 - Ośrodek Sportów Wodnych w **Kruszwicy**. Omijamy od strony wschodniej półwysep zakończony plażą i wpływamy do Zatoki Rzępowskiej. W Zatoce Rzępowskiej ośrodek LOK w Kruszwicy - jedyna marina na tym akwenie. Przystań Klubu Żeglarskiego „Popiel” ul Żeglarska 1 tel. 52 35 15 574.
- 39.Km 32,5 – przystań przy Gminnym Ośrodku Kultury w **Skulsku** z siedzibą w Mielnicy Dużej tel. 63 268 55 46 lub 601 594 270.
- 40.Km 18,75 - **Ślesin** – zach. brzeg Jeziora Ślesińskiego – nabrzeże rekreacyjne, betonowe o dł. 35m, kąpielisko, pomost 35x2 m; **przystań żeglarska Ośrodka Wypoczynkowego PAK** Kopalnia Węgla Brunatnego Adamów S.A. leży w głębi zatoki na północno - zachodnim brzegu jeziora na wysokości 19 km szlaku żeglownego. Przystań oferuje w czarterze łodzie kabinowe i wypożycza sprzęt rekreacyjny. Teren i przystań są w całości ogrodzone i dozorowane.
- 41.Km 402,7-403,3 LB – **KONIN Bulwary Nadwarciańskie**. Pomosty do cumowania, slip, dwupoziomowy deptak i taras widokowy
- 42.Km 16,10 PB - **odgałęzienie Starego Kanału Bydgoskiego** Marina „Gwiazda” w Bydgoszczy
PB - **Marina Bydgoszcz** – Pomost pływający. Hotel, restauracja, sanitariaty, prąd, woda. Hangary, stacja paliw, akumulatornia i mały warsztat skutniczy.
Wyspa Młyńska. Miejsce do cumowania i postoju. Centrum miasta. Na cyplu Wyspy Młyńskiej 2 znaki żeglugowe: nakaz nadania sygnału dźwiękowego i informacja o możliwości zawracania na przyległym akwenie.
- 43.Km 56,9 - Ośrodek Sportów Wodnych w **Kruszwicy**. Omijamy od strony wschodniej półwysep zakończony plażą i wpływamy do Zatoki Rzępowskiej. W Zatoce ośrodek LOK w Kruszwicy - jedyna marina na tym akwenie. Przystań Klubu Żeglarskiego „Popiel” ul Żeglarska 1 tel. 52 35 15 574.
- 44.Km 99,4 LB – Stanica żeglarskiego klubu Neptun w **Barcinie** na ul. Wyzwolenia. Tel. 507 065 286. Pomost przystosowany do cumowania niewielkich jednostek pływających, slip. Hangar na sprzęt wodny. Miejsca noclegowe. Sanitariaty. Wypożyczalnia kajaków i rowerów wodnych. Warsztat mechaniczny.

Zapraszamy na tegoroczny rejs

XXXIX Rodzinny Rejs Żeglarsko-Motorowodny PTTK

„SZLAKAMI PAMIĘCI 1918-2018, PĘTLA WIELKOPOLSKA”

A. 23.06 (sobota) **Ślesin**

Przyjazd uczestników, prezentacja załóg i uroczyste otwarcie rejsu- przystań Centrum Sportu i Rekreacji Ślesin (festyn Wianki, ognisko)
Postój w CSiR Ślesin (LB) przed mostem

B. 24.06 (niedziela) **Ślesin - Konin** (20 km)

- śluza Pątnów 7,3, - śluza Morzysław 0,4

Krąg wodny na jez. Pątnowskim. Zwiedzanie Konina, postój przy bulwarach.

- C. 25.06 (poniedziałek) **Konin – Łąd** (33 km)
Postój w Marinie Łąd (PB)
- D. 26.06 (wtorek) **Łąd – Nowe Miasto nad Wartą** (47 km)
Postój za mostem (LB) w Marinie „Pod Czarnym Bocianem”
- E. 27.06 (środa) **Nowe Miasto nad Wartą – Śrem** (35 km)
Postój w przystani miejskiej (LB) za mostem
- F. 28.06 (czwartek) **Śrem – Puszczykówko** (30 km)
Biwak w Puszczykówku (LB) - zwiedzanie Muzeum Arkadego Fiedlera
- G. 29.06 (piątek) **Puszczykówko – Poznań** (20 km)
Postój w Starym Porcie na Garbarach.(LB)
- H. 30.06 (sobota) **Poznań**
Postój i zwiedzanie miasta (według osobnego programu)
- I. 01.07 (niedziela) **Poznań – Oborniki** (37 km))
Postój przy moście (LB)
Wizyta w Aqua parku
- J. 02.07 (poniedziałek) **Oborniki – Wronki** (35 km)
Postój w przystani miejskiej Olszynka (PB) przed mostem.
Turniej bowlingowy z nagrodami.
- K. 03.07 (wtorek) **Wronki – Międzychód** (45 km)
Postój w przystani miejskiej (LB)
04.07 (środa) **Międzychód – (Gorzów Wielkopolski** (72 km)
Postój przy bulwarach miejskich (PB)
- L. 05.07 (czwartek) **Gorzów Wielkopolski**
Zwiedzanie miasta (według osobnego programu)
- M. 06.07 (piątek) **Gorzów Wielkopolski – biwak Trzebicz** (40 km)
Postój na biwaku (197 km rzeki Noteci)
- N. 07.07 (sobota) **Trzebicz – Drawsko** (24 km)
- śluza Krzyż 176,2,
Postój w Przystani Yndzel (LB)
- O. 08.07 (niedziela) **Drawsko**
Postój według osobnego planu
- P. 09.07 (poniedziałek) **Drawsko- Czarnków** (38 km)
- śluza Drawsko 170,9, - śluza Wieleń 162,1, - śluza Wrzeszczyna 155,5,
- śluza Rosko 148,8, - śluza Mikołajewo 143,0, - śluza Pianówka 136,2
Postój w Marinie Czarnków (LB)
- R. 10.07 (wtorek) **Czarnków – biwak za Ujście** (30 km)
- śluza Lipica 128,3, - śluza Romanowo 122,6, - śluza Walkowice 117,7, -
śluza Nowe 111,8
- S. 11.07 (środa) **Biwak Ujście – Krostkowo** (śluza) (36 km)
-śluza Krostkowo 68,2
Postój za śluzą (LB)
- T. 12.07 (czwartek,) **Krostkowo – Nakło nad Notecią** (29 km)
- śluza Gromadno 53,4, - śluza Nakło Zach. 42,7
Postój w przystani Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej (PB)
- U. 13.07 (piątek) **Nakło nad Notecią - Łabiszyn** (46 km)
- śluza Nakło Wschód 38,9, - śluza Józefinki 37,2
Kanał Górnonotecki:
- śluza Lisi Ogon 145,3, - śluza Łochowo 144,9, - śluza Dębinek Płn. 130,7, -
śluza Dębinek Płd. 130,1, - śluza Frydrychowo 125,1, - śluza Antoniewo 121,7, -
śluza Łabiszyn 116,0
Postój na PB
- V. 14.07 (sobota) **Łabiszyn – Łącko** (30 km)
Postój w Przystani Żeglarskiej YP Inowrocław w Łącku, niespodzianka

W. 15.07 (niedziela) **Łącko - Kruszwica** (30 km)

- śluza Pakość 80,9

Postój w przystani LOK „Popiel” (PB)

X. 16.07 (poniedziałek) **Kruszwica**

Zwiedzanie Kruszwicy, rejs statkiem

Y. 17.07 (wtorek) **Kruszwica – Slesin** (40km)

-śluza Koszewo 25,8, - śluza Gawrony 24,2

Slesin - zamknięcie trasy Wielkiej Pętli Wielkopolskiej. Oficjalne zakończenie rejsu PTTK „Szlakami Pamięci 1918-2018 - Pętla Wielkopolska”, wręczenie nagród i odznak za przebycie całego szlaku Pętli Wielkopolskiej, wieczorem pożegnalne ognisko.

Z. **18.07 (środa)** – slipowanie łodzi, wyjazd załóg do macierzystych portów postoju.

Organizator rejsu zastrzega sobie możliwość zmian w harmonogramie rejsu, ze względu na nieprzewidywalne warunki nawigacyjne, mogące wystąpić na trasie.

Komandor rejsu

Wojtek Skóra

tel. 602451456,

e-mail: wojtek.skora@pttk.pl

ORGANIZATOR GODNY ZAUFANIA

W 2017 roku Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK podczas Międzynarodowych Targów Turystycznych „Ptak Warsaw Expo” w Nadarzynie została uhonorowana zaszczytnym wyróżnieniem Organizator Godny Zaufania, jako rzetelnego i sprawdzonego organizatora imprez turystyki aktywnej. Za dbałość o bezpieczeństwo uczestników i interesujący program turystyczno – krajoznawczy.

