KOMISJA TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ
ZG PTTK

BIULETYN

Wrzesień 2025 r.

NR 45

70 lat KOMISJI TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ ZG PTTK

Rys historyczny

Stowarzyszenie Polskie Towarzystwo Turystyczno – Krajoznawcze (PTTK) powstało 17 grudnia 1950 roku z połączenia Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego i Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego zrzeszających turystów i krajoznawców w celu upowszechniania na terenie Polski turystyki kwalifikowanej i krajoznawstwa.

W trakcie zmian politycznych utworzono Główny Komitet Kultury Fizycznej (GKKF), rozwiązano Polski Związek Żeglarski (PZŻ), który został 4 lutego 1951 roku przekształcony w Sekcję Żeglarską GKKF. Dawni działacze PZŻ przeszli do PTTK i tak powstała Komisja Turystyki Wodnej w ramach, której wyodrębnił się Inspektorat Turystyki Kajakowej i Żeglarskiej. Organizatorem Inspektoratu Żeglarskiego został kol. Zygmunt Jędrzejkiewicz, a jego współpracowniczką kol. Danuta, Zjawińska, którzy skupili w PTTK turystów żeglarzy.

W grudniu 1954 roku Inspektorat Żeglarski Komisji Turystyki Wodnej został przekształcony w Komisję Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK (KTŻ ZG PTTK) i od stycznia 1955 roku do 1960 roku jej przewodniczącym był kol. Zygmunt Jędrzejkiewicz;

Od 1960 – 1972 Zofia Sumińska

Od 1972 – 1976 Jan Mastalerz

Od 1976 – 1984 Eugeniusz Skrzypek

Od 1985 – 1989 Bogumił Trębala

Od 1989 – 1997 Marek Jaczewski

Od 1998 – 2010 Edward Kozanowski

Od 2010 – obecnie Wojciech Skóra

W tym czasie KTŻ ZG PTTK rozwinęła bardzo szeroką działalność;

- opracowano i wydano Turystyczny Dzienniczek Żeglarski, regulamin Żeglarskiej Odznaki Turystycznej PTTK oraz wzoru odznak w stopniu popularna, brązowa, srebrna, złota, duża srebrna, duża złota, za wytrwałość.

- regulamin Dziecięcej Odznaki Żeglarskiej PTTK „OPTYMISTEK” oraz odznaki w stopniu zielonym, żółtym i niebieskim.

- uruchomiono nadawanie książeczek żeglarskich i patentów dla turystów żeglarzy, którzy po likwidacji PZŻ pozbawieni zostali możliwości zdobywania takich dokumentów.

- już w 1950 roku zorganizowano rejs żeglarski PTTK „Wisłą do Morza” z Warszawy do Gdańska. W następnych sezonach organizowane są rejsy promujące Polskie Szlaki Wodne jak; Wielka Pętla Wielkopolska, Pętla Żuławska, Pętla Toruńska, Wielkie Jeziora Mazurskie, Rzeka Wisła, Rzeka Odra, Zalew Wiślany, Zalew Szczeciński, Morze Bałtyckie. W trakcie tych rejsów promowane są miasta i spotkania z samorządami działającymi nad tymi akwenami. W 2024 roku zorganizowano już XLV Rejs Żeglarski PTTK „Śluza Nowy Świat 2024” na obszarze Pętli Żuław- Jacht Klub Elbląg, Kanał Jagielloński do rzeki Nogat, Wisłą do ujścia Bałtyku, przejście Śluzy Nowy Świat na Zalew Wiślany, Kąty Rybackie, Suchacz, Tolkmicko, Krynica Morska, Frombork, Tolkmicko i zakończenie Jacht Klub Elbląg. KTŻ ZG PTTK organizuje też rejsy po akwenach ukraińskich, niemieckich, niderlandzkich i francuskich. Rejsy mają zawsze podstawowe cele; szkoleniowy- pogłębianie żeglarskich umiejętności własnych uczestników rejsów oraz turystyczno - krajoznawczy.

- rozpoczęto wydawanie przez PTTK pisma o turystyce wodnej pt.: „Wodami Polski”, które wychodziło do 1958 roku, po reaktywowaniu PZŻ tematykę turystyki żeglarskiej podjęły „Żagle”.

- rozwinięto promocję łodzi, kajaków turystycznych i jachtów żaglowych, których produkcję podjęły różne stocznie jachtowe, kluby i prywatni armatorzy.

- od 1956 roku prowadzono intensywne starania o reaktywowanie w Polsce żeglarstwa morskiego uwieńczone pełnym sukcesem. Początkowo żeglarze PTTK pływali na różnych jachtach czarterowanych lub odbudowywanych a później pozyskano już własne jachty. W 1959 roku został zwodowany jacht flagowy PTTK s/y Polonia (16,7m długości, 100m² powierzchni żagla), skonstruowany na rejs dookoła świata. Budowa tego jachtu skupiła wielu entuzjastów żeglarstwa morskiego w PTTK. Rozpoczęto budowę następnych jachtów morskich; Moskit, Wagabunda, Jarl, Karolinka I, II, III, Purtk III, Marabut, Komar, Gwarek, Karlik, Nike, Bolko, Silesia, Helius, Oskard.

- po rozpoczęciu działalności żeglarskiej pod banderą PTTK w 1951 roku i wyodrębnieniu KTŻ ZG PTTK w 1954 roku, liczba turystów żeglarzy szybko rosła i w końcu lat siedemdziesiątych było około 120 klubów i sekcji żeglarskich PTTK zrzeszających około 12 000 członków. Na początku lat dziewięćdziesiątych w nowych warunkach gospodarki rynkowej zmienił się charakter społecznej działalności żeglarskiej na armatorów prywatnych, komercyjnych wypożyczalni sprzętu pływającego i zamierania działalności klubowej. Na dzisiaj KTŻ ZG PTTK współdziała z 3 oddziałami 32 klubami PTTK zrzeszających 1594 żeglarzy.

Na XX kadencję 2023 – 2026 wybrano KTŻ ZG PTTK w składzie;

Wojciech Skóra – przewodniczący (Dąbrowa Górnicza)

Paweł Czudowski – wiceprzewodniczący (Gniezno)

Barbara Kalinowska – sekretarz (Warszawa)

Maciej Grzemski – członek (Olsztyn)

Józef Kwaśniewicz – członek (Olsztyn)

Józef Ostrowicz – członek (Poznań)

Mariusz Sulewski – członek (Bydgoszcz)

Poczet Żeglarzy PTTK

Do tej pory zgłoszono:

1-Kuczkowski Wojciech,
2-Sumiński Michał,
3-Sumińska Zofia,
4-Grzegorzewski Ryszard,
5-Łagiewski Wiesław,
6-Kozanowski Edward,
7-Skrzypek Eugeniusz,
8-Jaczewski Marek,
9-Górski Wojciech,
10-Jędrzejkiewicz Zygmunt,
11-Miller Mieczysław - TKŻ Tramp Dąbrowa Górnicza
12-Karpowicz Tadeusz,
13-Mierzwa Henryk - TKŻ Tramp Dąbrowa Górnicza
14-Arszyłowicz Janusz,
15-Żyła Józef - TKŻ Tramp Dąbrowa Górnicza
16-Kolendrowicz Zenon,
17-Przepierski Jerzy,
18-Noniewicz Andrzej,
19-Trębala Bogusław,
20-Jodełka Andrzej,
21-Mastalerz Jan,
22-Gruszczyński Mieczysław,
23-Zamorski Jan,
24-Kromski Stanisław,
25-Kromska Janina,
26-Łada Sylwester,
27-Proboszcz Witold - TKŻ Tramp Dąbrowa Górnicza
28-Grzemski Maciej –
29-Kwaśniewicz Józef –
30-Skóra Wojciech - TKŻ Tramp Dąbrowa Górnicza
31-Batko Józef,
32-Mazur Marek
33-Sikorski Stanisław
34-Kowalenko Witold – TKŻ Tramp Dąbrowa Górnicza
35-Rachniowski Andrzej - TKŻ Tramp Dąbrowa Górnicza

Sezon Turystyki Wodnej w 2025 roku otwarty.

-na Przystani Klubu Żeglarskiego PTTK „KORSARZ" w Kłecku nad J. Kłeckim

10 maja 2025 roku o godzinie 11.00 odbyło się uroczyste otwarcie w Polskim Towarzystwie Turystyczno Krajoznawczym ogólnopolskiego Turystycznego Sezonu Wodnego 2025.

Organizatorzy:

- PTTK Oddział Ziemi Gnieźnieńskiej w Gnieźnie, 1933 rok założenia, Krystian Grajczak – Prezes Zarządu Oddziału,

- Klub Żeglarski PTTK „KORSARZ" w Kłecku, 1981 rok założenia, Andrzej Molenda – Komandor Klubu,

- Klub Motorowodny PTTK „TURBINA" w Kłecku, 2010 rok założenia, Rafał Woźny – Komandor Klubu,

- Gnieźnieński Klub Turystyki Wodnej PTTK „HORYZONT" w Gnieźnie, 1968 rok założenia, Paweł Czudowski – Komandor Klubu.

W/w kluby działają na rzecz rozwoju i propagowaniu turystyki żeglarskiej, motorowodnej, rowerowej i pieszej na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego, Miasta i Gminy Kłecko, szczególnie promując dorzecze rzeki Małej Wełny i jeziora Kłeckiego. Prowadząc szkolenia żeglarskie i motorowodne młodzieży stosując zasady etykiety, etyki i ceremoniału żeglarskiego. Aktywnie biorąc udział z władzami samorządowymi Gminy Kłecko włączając się w organizację imprez nad wodą, regaty i pokazy na wodzie. Członkowie w/w klubów uczestniczą w rejsach i spływach po akwenach śródlądowych i morskich polskich, ale także pływają w rejsach zagranicznych.

Kluby „KORSARZ" i „HORYZONT" w 2010 roku podpisały porozumienie o wspólnym działaniu na terenie Przystani Klubu „KORSARZ" nad jeziorem Kłeckim w rozwoju turystyki wodnej i wzmocnieniu działalności klubowej. W 2022 roku podpisano porozumienie z Fundacją PRONAUTIS i razem w ramach tej współpracy zrealizowano na Przystani Klubu „KORSARZ" i jeziorze Kłeckim oraz jeziorze Powidzkim rejsy żaglówkami i spływy kajakowe dla dzieci i młodzieży, seniorów, osób z niepełnosprawnościami i ich rodzin – mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego oraz Miasta i Gminy Kłecko. Celem tych działań było zwiększenie sprawności, samodzielności i aktywności społecznej tych osób m.in. poprzez udział w atrakcyjnych formach spędzania czasu wolnego w towarzystwie, na łonie natury, poznając akweny Pojezierza Gnieźnieńskiego. Na zakończenie każdego spotkania odbyło się ognisko i wspólne pieczenie kiełbasek.

Zamierzamy w następnych latach dalej uczestniczyć w podobnych projektach i realizować je pod hasłem - „Trzymając kurs na słońce…".

Program otwarcia sezonu wodnego 10 maja 2025 roku godz.11.00

-przywitanie Gości.

-uroczyste podniesienie bandery na maszt.

-otwarcie sezonu wodnego 2025.

-przemówienia Gości.

-wyróżnienia i nagrody.

-zaproszenie na poczęstunek.

-zaproszenie na pływanie po jeziorze kłeckim i zwiedzanie okolicy.

Uroczystość rozpoczął Paweł Czudowski - Komandor Gnieźnieński Klub Turystyki Wodnej PTTK „HORYZONT" witając wszystkich przybyłych na teren Przystani Żeglarskiej Klubu Żeglarskiego PTTK „KORSARZ" w Kłecku nad Jeziorem Kłeckim w Gminie Kłecko, Powiat Gnieźnieński. Zaprosił do wspólnego prowadzenia uroczystości Krystiana Grajczaka – Prezesa Zarządu O/Ziemia Gnieźnieńska, gospodarza Przystani Żeglarskiej Andrzeja Molendę – Komandora Klubu „KORSARZ". W Kłecku działa jeszcze Klub Motorowodny PTTK „TURBINA", lecz Rafał Woźny – Komandor Klubu, Tomasz Kusy – Sekretarz i Krzysztof Ksel – Skarbnik nieobecni, bo zajęci są przygotowaniem smaczniejszej części naszego spotkania. Mimo, że pogoda nam nie pomaga, chłodno i silny północny wiatr to główne uroczystości Otwarcia Sezonu Wodnego 2025 odbywają się w centralnym miejscu Przystani pod Masztem Sygnałowym i zapraszam kol. Andrzeja Molendę – Komandora Klubu „KORSARZ" do uroczystego podniesienia bandery na maszcie.

A. Molenda przejmuje komendę wyznacza poczet do podniesienia bandery naszych młodych żeglarzy; Stanisław Molenda lat 9, Andrzej Byszkiewicz lat 8, Kuba Byszkiewicz lat 6. Następuje uroczyste podniesienie bandery na gaflu masztu sygnałowego przy wybijaniu szklanek dzwonem.

Jacek Trejchel – Sekretarz Generalny ZG PTTK wygłasza formułę; UROCZYSTE OTWARCIE W POLSKIM TOWARZYSTWIE TURYSTYCZNO KRAJOZNAWCZYM OGÓLNOPOLSKIEGO TURYSTYCZNEGO SEZONU WODNEGO 2025 UWAŻM ZA OTWARTY.

Jacek Trejchel – Sekretarz Generalny ZG PTTK z upoważnienia Ministra Sportu i Turystyki wręcza Kol. Józefowi Ostrowiczowi, członkowi KTŻ ZG PTTK Odznakę Honorową „Za Zasługi dla Turystyki" w uznaniu zasług dla rozwoju turystyki żeglarskiej, kajakowej, rowerowej, górskiej i pieszej w Wielkopolsce.

Przedstawienie zaproszonych Gości przybyłych na Uroczyste Otwarcie Sezonu Wodnego 2025 w PTTK ze względu na pogodę połączono razem z ich wystąpieniami;

-Pan Rafał Piotr Kowalczyk – Burmistrz Gminy Kłecko

-Pani Ewa Barłoga-Purol – Etatowy Członek Zarządu Starostwa Powiatu Gnieźnieńskiego reprezentująca Pana Tomasza Budasza – Starostę Powiatu Gnieźnieńskiego

-Pani Magdalena Musiałowicz – Dyrektor Wydziału Leśnictwa i Rolnictwa Starostwa Powiatu Gnieźnieńskiego

-Pan Krzysztof Ostrowski – Starosta Powiatu Gnieźnieńskiego w latach2001-2006, 2006-2010, Poseł VIII kadencji Sejmu RP

-Państwo Anna i Robert Nawroccy – Fundacja Pronautis Szczytniki Duchowne

-Kol. Jacek Trejchel – Sekretarz Generalny ZG PTTK

-Kol. Paweł Mordal – członek ZG PTTK, Członek Honorowy PTTK, Prezes O/Szamotuły

-Kol. Agnieszka Ossowska – członek ZG PTTK, opiekun KTŻ ZG PTTK

-Kol. Bogdan Leśnik- członek GKR PTTK

-Kol. Piotr Kubczak – członek Rady Armatorskiej Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych Gdańsk

-Kol. Krystian Grajczak – Członek Honorowy PTTK, v-ce Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej PTTK, Prezes Zarządu Oddziału Ziemia Gnieźnieńska PTTK

-Kol. Katarzyna Drygała – v-ce Prezes Zarządu O/Ziemia Gnieźnieńska

-Kol. Tomasz Ryszczuk – v-ce Prezes Zarządu O/ Ziemia Gnieźnieńska, Radny Powiatu Gnieźnieńskiego, mistrz słodkości-poznacie

-Kol. Ewa Bosacka – Skarbnik Zarządu O/Ziemia Gnieźnieńska

-Kol. Małgorzata Kaźmierczak – Członek Zarządu O/Ziemia Gnieźnieńska

W dalszej prezentacji przyszła kolej na jubilatów;

70 lat Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK

Kol. Edward Kozanowski – Przewodniczący KTŻ ZG PTTK w latach 1999-2010

Kol. Wojciech Skóra – przewodniczący KTŻ ZG PTTK

Kol. Paweł Czudowski – v-ce przewodniczący KTŻ ZG PTTK

Kol. Barbara Kalinowska – sekretarz KTŻ ZG PTTK

Kol. Maciej Grzemski – członek KTŻ ZG PTTK

Kol. Józef Kwaśniewicz – członek KTŻ ZG PTTK

Kol. Mariusz Sulewski – członek KTŻ ZG PTTK

Kol. Józef Ostrowicz – członek KTŻ ZG PTTK

oraz gospodarze i organizatorzy Uroczystego Otwarcia Sezonu Wodnego 2025 w PTTK;

Klub Żeglarski PTTK „KORSARZ" w Kłecku:

-Andrzej Molenda – Komandor Klubu

-Piotr Molenda – Kapitan jachtowy, który wyprowadza nas na szerokie wody

-Mariusz Deminiak – v-ce Komandor

-Wiesław Lewandowski – Skarbnik

Klub Motorowodny PTTK „TURBINA" w Kłecku:

-Rafał Woźny – Komandor Klubu

-Tomasz Kusy – Sekretarz

-Krzysztof Ksel – Skarbnik, dzisiaj nieobecni z powodu przygotowania tej smaczniejszej części naszej uroczystości.

Gnieźnieński Klub Turystyki Wodnej PTTK „HORYZONT" w Gnieźnie:

-Paweł Czudowski – Komandor Klubu

-Robert Nawrocki – v-ce Komandor

-Krzysztof Turza – Sekretarz

Obecni goście, klubowicze i sympatycy turystyki wodnej domagali się ujawnienia przedstawienia osobowego pocztu flagowego oto oni; Stanisław Molenda, Andrzej Byszkiewicz, Kuba Byszkiewicz dowodził Andrzej Molenda.

Pierwsza z zaproszonych gości wystąpiła Pani Ewa Barłoga – Purol, etatowy członek Zarządu Powiatu Gnieźnieskieg – „Dzień dobry w imieniu Starosty Powiatu Gnieźnieńskiego Pana Tomasza Budasza witam państwa bardzo serdecznie chcieliśmy gorąco podziękować za zaproszenie, korzystając z tej okazji i otwarcia tegorocznego sezonu wodnego chciałabym przekazać na ręce przewodniczącego życzenia w postaci tegoż grawertonu" - wręczyła grawerton kol. Wojciechowi Skórze z okazji 70-lecia KTŻ ZG PTTK równocześnie jeszcze taka mała propozycja dla państwa z uwagi, że na pewno bardzo bliskie są państwu walory przyrodnicze nie tylko naszego powiatu, ale też państwa regionu, polecamy publikację dr. Bartosza Krąkowskiego „Walory przyrodnicze powiatu gnieźnieńskiego" i zaproszenie w najbliższą środę na autorskie spotkania z autorem do Domu Kultury w Kłecku, a wszystkim sympatykom życzę spokojnej wody, pomyślnych wiatrów i wszystkiego najlepszego.

Następnie wyczytanym gościom Pani Ewa Barłoga-Purol wręczyła podarunki od Starosty Gnieźnieńskiego: Rafał Piotr Kowalczyk, Jacek Trejchel, Paweł Mordal,

Agnieszka Ossowska, Bogdan Leśnik, Edward Kozanowski, Wojciech Skóra, Barbara Kalinowska, Maciej Grzemski, Józef Kwaśniewicz, Mariusz Sulewski, Józef Ostrowicz.

Pani Ewa Borłoga-Purol, Pan Jacek Trejchel, Pan Rafał Piotr Kowalczyk, Pan Krystian Grajczak zastali poproszeni o wręczenie podarunków dla naszych najmłodszych przyszłych żeglarzy przebywających aktualnie na przystani:

-Stanisław Molenda lat 9

-Andrzej Byszkiewicz lat 8

-Alan Górny lat 8

-Matylda Nawrocka lat 8

-Kuba Byszkiewicz lat 6

-Wojciech Nawrocki lat 6

Po gratulacjach od wręczających wspólne zdjęcie.

Głos zabrał Pan Rafał Piotr Kowalczyk – Burmistrz Gminy Kłecko - ”Panowie Komandorzy, Szanowni Działacze, wszyscy miłośnicy sportu żeglarskiego jest mi niezmiernie miło, że właśnie na terenie Gminy Kłecko jak mnie przedstawiono jestem Gospodarzem, że państwo kontynuujecie dość tradycyjny wielowiekowy sport na terenie naszej Gminy. Z tego miejsca chciałbym Wam serdecznie pogratulować tej działalności, życzyć Wam tego abyście znaleźli swoich następców, którzy będą realizowali przez kolejne lata tą działalność sportową, żeglarską na terenie naszej Gminy i nie tylko a możecie liczyć na Moją współpracę, która uskuteczni ten sport na terenie naszej Gminy. Dodam, że walory przyrodniczo-turystyczne, w które nasza Gmina jest dość bogata są bliskie mojemu sercu i pamiętam to spotkanie, które dotyczyło kwestii bezpieczeństwa i tych sportów, które są realizowane na terenie Gminy Kłecko i naszym akwenie. Myślę, że mogę zdradzić tą tajemnicę, od paru miesięcy realizowaliśmy działania, które miały by się przyczynić do powołania Stowarzyszenia Dorzecza Małej Wełny, chcieliśmy zwrócić uwagę takie było jedno z założeń Mojego programu wyborczego, aby te działania na rzecz, jakości wód, retencji wód na terenie naszej Gminy uskutecznić wespół z organami, które są do tego powołane i dzisiaj mogę powiedzieć, że jesteśmy w procesie rejestrowania takiego „Stowarzyszenia Mała Wełna Czysta Przyszłość”. Jest to wspólna inicjatywa nie tylko Moja, ale również sąsiednich gmin, Wójta Gminy Kiszkowo, Burmistrzów Gmin Skoki, Rogoźno. Teraz będziemy chcieli zarazić wszystkie gminy w dorzeczu Małej Wełny, aby właśnie w szerokim zakresie działać, na jakości wód oraz właśnie uskuteczniać tę działalność, którą państwo realizujecie angażując te młode pokolenia, aby te walory turystyczne, w które jesteśmy tak bogato wyposażeni je wykorzystać i wspierać, więc tutaj myślę kończąc, że współpraca między nami na pewno będzie z perspektywy najbliższych tygodni, miesięcy przebiegała na wyższym poziomie i większej współpracy aby właśnie dostarczać lepszą ofertę dla młodego pokolenia bo w zasadzie co jest najważniejsze to muszą być następcy, którzy będą to

doceniali. Jeszcze raz gratuluję organizatorom tego wydarzenia wszystkiego dobrego i do zobaczenia”.

Kol. Ewa Bosacka – Sekretarz PTTK O/Ziemi Gnieźnieńskiej w imieniu Zarządu odczytała i wręczyła dyplom gratulacyjny Kol. Wojtkowi Skórze z okazji jubileuszu 70 – lecia Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK.

Kol. Robert Nawrocki – Prezes FUNDACJI PRONAUTIS odczytał i wręczył dyplom gratulacyjny Kol. Wojtkowi Skórze z okazji jubileuszu 70-lecia Komisji Turystycznej Żeglarskiej ZG PTTK a Anna Nawrocka wręczyła tajemniczą skrzyneczkę ze skarbami z morza. R. Nawrocki wspomniał, że był uczestnikiem rejsów i zlotów organizowanych przez KTŻ ZG PTTK i bardzo mile je wspomina. Zwrócił się do Komandorów Pawła Czudowskiego Gnieźnieńskiego Klubu Turystyki Wodnej PTTK „HORYZONT”, i Andrzeja Molendy Klubu Żeglarskiego PTTK „KORSARZ” wręczył dyplomy dziękując za zaangażowanie w realizację naszych zadań, które jako Fundacja realizujemy. – „Jestem dumny, że mogę z wami współpracować i dziękuje, że mogę liczyć na wasze wsparcie pomoc i dobre słowo. Matylda i Wojtek wręczyli tajemnicze skrzyneczki ze skarbami z morza”.

Kol. Piotr Kubczak – Członek Rady Armatorskiej Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych z Gdańska odczytał i wręczył dyplomy Komandorom A. Molenda „KORSARZ” i P. Czudowski „HORYZONT” od założyciela i Prezesa Honorowego SAJ Jerzego Kulińskiego znanego, jako Don Jorge.

Kol. Maciej Grzemski członek KTŻ ZG PTTK korzystając z okazji, że w tak zacnym gronie i tak pięknych okolicznościach przyrody dokona pewne zeszłoroczne zaszłości, ponieważ były przyznane odznaczenia i nie zostały wręczone, dlatego poproszę kol. Izę Jankowską i Pawła Czudowskiego celem wręczenia pamiątkowej odznaki czterdziestolecia uzyskania pierwszego Patentu Żeglarskiego Olsztyn, maj 2024 roku kpt. jacht. Maciej Grzemski. Na pamięć wspólnych wypraw pod żaglami, życząc dalszego żeglowania.

Do zabrania głosu wystąpił Pan Krzysztof Ostrowski, którego słowem wstępnym przedstawił Paweł Czudowski; Pan Krzysztof Ostrowski Starosta Gnieźnieński zapoczątkował rozwój takiej dobrej turystyki wodnej w Powiecie Gnieźnieńskim a drugą osobą to Pani Magdalena Musiałowicz, którzy nam pomagali w rozwoju, ale pomagali też w tworzeniu uchwały Rady Powiatu Gnieźnieńskiego odnośnie używania silników spalinowych na terenach jezior i tą debatę rozpoczętą w 2008 roku to była Edukacja nie Regulacja. Powiem po tylu latach mamy intensywną edukację i to właśnie Pan Krzysztof Ostrowski, jako Starosta Gnieźnieński przejął na siebie obowiązek i cięgi, które spadły na jego głowę, że motorówki przez 24 godziny na dobę będą pływały po jeziorach.

Pan Krzysztof Ostrowski podziękował za takie dobre słowa i dziękuję za zaproszenie i chcę powiedzieć, że dzisiaj jestem tutaj nie zdecydowanie z poprzednich pełnionych funkcji ale z potrzeby serca i pomyślałem z racji potrzeby aby państwu powiedzieć, że po prostu pięknie to co państwo robicie, kajakarstwo, sporty żeglarskie, przygoda to jest coś co zawsze było pasją mojego życia tak pasją praktycznie jest nadal, pomyślałem, że nie mogę tu nie być tak, że gratuluję Komandorom życzę żeby dalej sporty kajakowe, sporty żeglarskie, bo państwo jesteście głównie żeglarzami ja jestem kajakarz rozwijały się nadal jest to piękna szkoła życia, piękna szkoła charakteru. Każdy, kto przeżył przygodę wie, że przygoda kształtuje charakter trzeba podejmować decyzje męskie decyzje nawet kobiety muszą podejmować męskie decyzje i to jest po prostu piękne tak, że tego wam życzę gratuluję i pomyślałem nie mam funkcji publicznej zajmuję się głównie medycyną i pomyślałem, że zamiast grawertonu czy medalu wybrałem swój ulubiony gruziński koniak taki dobry z górnej półki Panom Komandorom wręczę.

Głos zabrał kol. Wojciech Skóra – Przewodniczący KTŻ ZG PTTK, który wyczytanym i poproszonym osobom wręczył medale 70 lat Komisji Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK.

Pani/Pan. Ewa Barłoga Purol, Rafał Piotr Kowalczyk, Krzysztof Ostrowski, Andrzej Molenda, Krystian Grajczak, Józef Kwaśniewicz, Mariusz Sulewski, Barbara Kalinowska, Maciej Grzemski, Józef Ostrowicz, Agnieszka Ossowska, Jacek Trejchel, Wojciech Skóra, Paweł Czudowski, Edward Kozanowski – W. Skóra przepraszam, że na samym końcu poprosiliśmy Edwarda przewodniczącego KTŻ ZG PTTK przez tyle lat, który wyprowadził nasze petetekowskie żeglarstwo na wody morskie. Przez te 70 lat było ośmioro przewodniczących zostało nas dwóch, dlatego jest mi niezmiernie miło, że mogę cię Edek tym medalem nagrodzić a przede wszystkim podziękować za wszystko, co zrobiłeś dla nas dla turystyki wodnej dla turystyki kwalifikowanej dla PTTK.

Edward Kozanowski odpowiedział na to wyróżnienie – „kochani najważniejszą wartością dla naszego żeglarstwa to są ludzie, ludzie pozytywnie zakręceni, którzy nie siedzą przy telewizorze tylko odpoczywają czynnie zaszczepiając naszą pasją nasze dzieci nasze wnuki no i propagują te zdrowe życie i dziękuję wam, że miałem szczęście w swoim życiu was poznać, że wśród was jestem i życzę wam samych dobrych chwil w waszym żeglarskim życiu”.

Wojtek Skóra Przewodniczący KTŻ ZG PTTK na koniec żebyśmy nie zamarzli to Paweł i Andrzej nie wykonali jednego najważniejszego telefonu do Neptuna o pogodę, więc nie chcę państwa dłużej przetrzymywać. Chciałem podziękować władzy samorządowej tutaj, bo to jest sól tej ziemi, to władze decydują o tym, co się na tym terenie

dzieje, bo one są najbliżej ludzi i ich potrzeb, to co jest w tej chwili na Kłecku czy Powiecie Gnieźnieńskim można podawać jako przykład no prawie idealnej współpracy a przynajmniej dobrego zrozumienia. Wam wszystkim uczestnikom, klubowiczom, przyjaciołom wodniaków, żeglarzy podziękować, że jesteście. Podziękować tym młodym, bo czym skorupka za młodu to mamy Kusznierewiczów. Ja wszystkim jeszcze raz dziękuje, 70 lat KTŻ ZG PTTK minęło to widać po włosach, więc jeszcze raz wszystkim dziękuję i oddaję głos gospodarzom.

Paweł Czudowski – „proszę państwa chcieliśmy podziękować wszystkim klubowiczom Klubu Żeglarskiego „KORSARZ" za wniesioną pracę organizacyjną, także klubowiczom Gnieźnieńskiego Klubu Turystyki Wodnej „HORYZONT" oraz Klubowi Motorowodnemu" TURBINA", którzy też tutaj za chwilę się wykażą, jako że państwo zmarzli za momencik będzie podane ciepłe jedzenie na razie zapraszamy celem ogrzania się do naszej świetlicy na gorącą herbatę i kawę. Takie spotkania jak organizujemy to taki refren śpiewamy- wykonany z Wojtkiem - „bo rejs łączy, bo rejs brata, bo rejs to prawdziwy raj, opłyniemy kawał świata żeglarz wszędzie kumpla ma". To jest refren zwrotek tego jest dużo już nie będziemy śpiewali. Zapraszam na ciepłą herbatę ciepłą kawę a potem będzie podane coś ciepłego do zjedzenia. Jeszcze, jeżeli wszyscy są w tej samej temperaturze to zapraszamy pod maszt celem zrobienia wspólnego zdjęcia.

Komandor Klubu Motorowodnego „TURBINA" Rafał Woźny osobiście dostarczył ugotowaną w swojej restauracji Popularna w Kłecku wyśmienitą zupę gulaszową i kiełbasę z dzika do zgrzania, którą wszyscy się ze smakiem zajadali. Czekając na drugie danie obiadowe kol. Paweł Czudowski poinformował uczestników, że znajdujemy się na Pojezierzu Wielkopolskim a jego zachodnia część dzieli się na Pojezierze Gnieźnieńskie dotyczy dorzecza rzeki Wełny i Małej Wełny, na której leży Miasto Kłecko i Jezioro Kłeckie oraz Pojezierze Żnińsko-Mogileńskie dotyczy dorzecza Rzeki Noteci. Przedstawił Jacka Molendę etnografa, przewodnika i miłośnika Ziemi Kłeckiej, który opowiadał o historii, legendach Kłecka i Ziemi Kłeckiej w relację włączył się Pan Rafał Piotr Kowalczyk – Burmistrz Gminy Kłecko, który przedstawił wprowadzone projekty na terenie Gminy, te, które są w trakcie realizacji oraz które będą wprowadzone. Zadowolenie było obustronne, goście dowiedzieli się, że jest takie miejsce w Polsce jak Kłecko a Gospodarze, że w Bydgoszczy, Grudziądzu, Warszawie, Olsztynie, Gdańsku, Swarzędzu, Poznaniu, Dąbrowie Górniczej będzie się o tym miejscu mówiło i wspominało.

Tomasz Kusy – sekretarz Klubu Motorowodnego „TURBINA" i jego zespół przywiózł dzika nie tego dzika dzikiego, ale pysznego dzika pieczonego w całości nadziewany kaszą specjalnie na tą okazję. Wszystkie rozmowy zamilkły tylko było słychać, jaki ten dzik pieczony jest dobry i wycieczka po następną porcję.

Już nadszedł czas na podanie słodkich wypieków wykonanych przez nasze panie klubowiczki Małgorzata Czeremuga, Alicja Deminiak, Anna Swędrzyńska „KORSARZ” i Anna Nawrocka, Janina Czudowska „HORYZONT” oraz wspaniały tort wykonany przez Tamasza Ryszczuka – mistrza słodkości, który osobiście porcjował i podawał uczestnikom Otwarcia Sezonu Wodnego 2025 w PTTK.

Jedyny niezrealizowany punkt programu to rejs jachtem flagowym s/y „KORSARZ” po jeziorze Kłeckim oraz zwiedzanie okolicy z przewodnikiem ze względu na pogodę.

Odbyło się posiedzenie KTŻ ZG PTTK - komisja w pełnym składzie.

Na tym uroczystość oficjalna powoli się kończyła, goście z daleka i bliska odjeżdżali, a pozostali przy rozpalonym kominku i rozmowach spędzali mile czas, a na dworze zimno jak nie w maju.

Prowadził i tak to spisał - Paweł Czudowski

XXV Regaty Pamięci – Zalew Koronowski

W dniach 13 - 14 września 2025 roku w Pieczyskach nad Zalewem Koronowskim żeglarze już po raz XXV spotkali się na przystani OŻ PTTK PASAT, aby uczcić pamięć tych bydgoskich żeglarzy, którzy wypłynęli na rejs po niebiańskim oceanie. Głównym organizatorem regat w tym roku był Oddział Żeglarski PTTK "Pasat". To właśnie dwóch zasłużonych działaczy Pasatu niestety w ostatnim roku dołączyło do długiej listy tych, których pamięć czcimy: wieloletni komandor Pasatu Andrzej Krupski oraz kapitan i instruktor żeglarstwa – Krzysztof Laskowski. Współorganizatorami regat były już tradycyjnie Bydgoski Klub Żeglarski oraz Klub Żeglarski Wind Koronowo.

Do regat zgłosiło się 28 jachtów (57 uczestników) w klasach: T-1, T-2, T-3, Venus, Omega, Finn, Laser.

13. września przywitał nas słabym wiatrem, po uroczystym rozpoczęciu, podczas którego odczytano listę ponad 70 nazwisk działaczy żeglarskich, którzy odeszli na wieczną wachtę; komandorzy klubów, przedstawiciele rodzin zmarłych działaczy i zaproszeni goście udali się na Rejs Pamięci statkiem NIVA, podczas którego tradycyjnie rzucono na wodę wieniec. W tym czasie sędzia główny Patryk Romanowski wystartował uczestników. Jako że warunki wietrzne poprawiły się, udało się rozegrać 5 wyścigów punktowanych w poszczególnych klasach. Po zakończonych sportowych zmaganiach na uczestników czekała grochówka.

Sobotni wieczór uczestnicy regat spędzili na żeglarskiej biesiadzie przy szantach granych przez zespół Własny Port.

14 września zaplanowany był wyścig o Błękitną Wstęgę Zalewu Koronowskiego. Z uwagi na bardzo słaby wiatr tylko 7 załóg zdecydowało się wystartować. Trasa wyścigu rozstawiona została pomiędzy Pieczyskami a Wielonkiem.

Wyniki wyścigu o Błękitną Wstęgę Zalewu Koronowskiego:

M	Nr	Załoga	M1	Pkt
1	Gawra	Adam Niedźwiecki	1	1.00
2	POL 66	Adam Grajewski	2	2.00
3	Enterprise	Wojciech Górec	3	3.00
4	Barbossa	Bartłomiej Biały	DSQ	7.00
4	Stratus	Stefan Kalinowski	DSQ	7.00
4	Tygrys	Bartosz Niciński	DSQ	7.00

Wyniki w poszczególnych klasach:

klasa: T-1

M	Nr	Załoga	Pkt
1	Wiesiek Hol	Wiesław Paterski Wojciech Górec	4.00
2	BD96 Zjawa	Marek Wierczewski Marlena Adamska	8.00
3	X	Michał Mączka Kazimierz Mączka	12.00

klasa: T-2

M	Nr	Załoga	Pkt
1	POL 526 Tygrys	Bartosz Niciński Barbara Nicińska Krzysztof Kowalski	4.00

2	BD828 Marbo	Marek Bonk Piotr Lewandowski	8.00
3	PL000902 Eol	Oliwia Jóźwiakowska Marcin Jóźwiakowski	12.00

klasa: T-3

M	Nr	Załoga	Pkt
1	BD521 Gawra	Adam Niedźwiedzki Ewa Tomasik	5.00
2	Ayer 5	Bartłomiej Pomianowski Wojciech Pomianowski	6.00
3	Barbossa	Bartłomiej Biały Barbara Biały	12.00
4	S-27, JW2	Wlesław Gancarek Jan Pantkowski	16.00
5	REM 3	Mirosław Rygielski Artur Augustynowicz	17.00
6	Shallow	Adam Rozkwitalski Jerzy Witek	23.00

klasa Venus

M	Nr	Załoga	Pkt
1	Tajfun	Stanisław Kozyra Jan Byzdra Przemysław Krabiś	4.00
2	BD4 Mycha	Romuald Galor Dawid Andrecki	9.00

klasa: Omega

M	Nr	Załoga	Pkt
1	199 Stratus	Stefan Kalinowski Krzysztof Kosmalski Wojciech Kosmalski	4.00
2	POL 73 Koga	Jacek Laskowski Agnieszka Breitenbach Aleksandra Dopierała-Laskowska	8.00
3	6	Arkadiusz Żurakowski Maciej Szymczak Jerzy Kania Aleksandra Szymańska Dariusz Michalski	12.00

4	3	Radosław Cieślewicz Adrian Miotk Jakub Truszkowski	15.00

klasa: Finn

M	Nr	Załoga	Pkt
1	POL 71	Dariusz Kozłowski	6.00
2	POL 420	Jakub Bogdański	8.00
3	POL 342 (38)	Michał Wieszok	9.00
4	POL 66	Adam Grajewski	12.00
5	POL 707	Agnieszka Kowalska	20.00
6	POL 806	Marcin Sobieszczyk	21.00
7	POL 44	Tomasz Posiadeł	27.00

klasa Laser

M	Nr	Załoga	Pkt
1	POL 212510	Piotr Biały	4.00
2	POL 19696	Klara Mikołajczyk	7.00
3	POL 21812	Mateusz Kowalski	11.00

Po godzinie 15 odbyło się uroczyste wręczenie pucharów, dyplomów i upominków ufundowanych przez kluby organizujące regaty. Każdy uczestnik otrzymał również okolicznościowy medal. W imieniu Bractwa Zardzewiałej Kotwicy Wiesław Tazbir wręczył okolicznościowe pamiątki za wytrwałość 2 żeglarzom, którzy brali udział we wszystkich dotychczasowych Regatach Pamięci: Romualdowi Galorowi (Pasat) i Adamowi Niedźwiedzkiemu (BKŻ).

Komandor OŻ PTTK Pasat Mariusz Sulewski podziękował współorganizatorom oraz komisji regatowej za organizację regat, a uczestnikom za bezpieczną i sportową rywalizację. Komandor KŻ WIND Wiesław Gancarek zaprosił wszystkich żeglarzy na kolejną 26 edycję Regat Pamięci w przyszłym roku na przystań w Romanowie. Zatem do zobaczenia na kolejnych Regatach Pamięci, oby tylko lista uczestników była coraz dłuższa, a lista odczytywanych się nie wydłużała.

Wykładnia prawna w sprawie możliwości cumowania, wchodzenia, wychodzenia z jednostki pływającej na brzeg, rozpalania ognisk, grilli oraz organizowania innych form wypoczynku w 1,5 m. pasie linii brzegowej.

W związku z pytaniem i prośbą o interpretację przepisów ustawy Prawo wodne a zwłaszcza jego art. 232 ust. 1 dotyczącego możliwości cumowania, wychodzenia, wchodzenia z jednostki pływającej na brzeg, rozpalania ognisk, grilli oraz organizowania innych form wypoczynku wyrażam następujące stanowisko:

-„Wskazać należy, że panuje ogólne przekonanie, że 1,5 metrowy pas okalający wodę płynącą jest dobrem publicznym. Teren nad publiczną wodą płynącą wraz z 1,5 metrowym pasem linii brzegowej należy do właściciela działki. Linia brzegowa powinna być ogólnodostępna, ale nie jest to teren publiczny. Ustawodawca w ustawie Prawo Wodne zadbał o możliwość obejścia akwenu dookoła bez konieczności wchodzenia dowody w miejscach, gdzie stoją ogrodzenia poszczególnych działek. Ponieważ wody publiczne w ogromnej większości są dobrem publicznym, dlatego każdy może spacerować linią brzegową czy przybić do brzegu. Każdy może spacerować wzdłuż wody, ale jedynie właściciel działki z linią brzegową wody płynącej ma prawo do spędzania na niej czasu. Półtorametrowy pas przy linii brzegowej może jedynie posłużyć do wyjścia z wody publicznej oraz daje możliwość obejścia akwenu dookoła, tzw. prawo przejścia.

Przepisy prawa jednoznacznie określają, że osoby trzecie nie mogą korzystać z przywilejów właściciela - czyli spędzać czasu na działce. Obowiązkiem posiadacza działki z linią brzegową jest nieutrudnianie dostępu oraz nieodbieranie możliwości wyjścia zwody na brzeg, przespacerowania się brzegiem czy - w wyjątkowych sytuacjach

- przybicia do brzegu łódką. Wszelkie tabliczki informujące o zakazie przejścia czy zakazie wstępu postawione na półtorametrowym pasie okalającym wody publiczne są niedozwolone. Teren nad wodą publiczną wraz z pasem linii brzegowej należy do właściciela gruntu. Zdarzają się przypadki, że użytkownicy nadużywają gościnności właścicieli działek nad wodą publiczną. Wędkarze rozkładają swój sprzęt i spędzają nad wodą długie godziny, zapominając, że nie jest to miejsce publiczne. Ustawodawca zadbał o równowagę w tej materii -przywilej wypoczywania oraz aktywnego spędzania czasu nad wodą publiczną należy wyłącznie do właściciela danego gruntu oraz osób, którym właściciel pozwoli przebywać na jego działce.

Osoby przebywające na posesji wbrew woli właściciela popełniają przestępstwo Gęśli działka jest ogrodzona) lub wykroczenie (w przypadku działki nieogrodzonej), zagrożone karą grzywny.

Podkreślenia wymaga, że wbrew ogólnemu przekonaniu zapewnienie dostępu do wód publicznych jest materią przepisu art. 233 Prawa wodnego, a nie art. 232, który wprowadza jedynie zakaz grodzenia nieruchomości przyległych do powierzchniowych wód publicznych w odległości 1,5 m od linii brzegu.

Na podstawie przepisów art. 233 ustanawiany jest dostęp do wód publicznych, którymi są wody należące do Skarbu Państwa. W myśl przepisów art. 233 ust. 2 właściciel nieruchomości przyległej do wód publicznych jest obowiązany zapewnić dostęp do wody w sposób umożliwiający powszechne korzystanie, jednakże udostępnienie gruntów lub ich części umożliwiających dostęp do wód następuje w drodze decyzji administracyjnej wydanej przez właściwy organ samorządu (wójt, burmistrz lub prezydent miasta). Właścicielowi gruntu przysługuje w takim przypadku odszkodowanie z budżetu gminy.

Ustalenie dostępu do wód może dotyczyć morza, rzek, potoków, strug, strumieni, które są własnością Skarbu Państwa. Z jeziorami sprawa nie jest już tak oczywista, ponieważ jeziora przepływowe są własnością Skarbu Państwa, natomiast jeziora bez odpływu i dopływu wód tj. nieposiadające naturalnych połączeń z innymi wodami mogą być już własnością każdej osoby fizycznej lub prawnej. Ustawa gwarantuje dostęp jedynie do takich jezior, które są własnością Skarbu Państwa.

Jeżeli chodzi o zakaz grodzenie są pewne ograniczenia w stawianiu ogrodzenia od strony wody płynącej. Swobodny dostęp do linii brzegowej oznacza, że właściciel działki nad wodą płynącą nie może dowolnie grodzić terenu od strony wody, nie oznacza to jednak, że działki nie można ogrodzić w ogóle. Właściciele działek z linią brzegową mają dwie możliwości - pozostawić działkę ogrodzoną z tylko z trzech stron lub ogrodzić działkę, lecz od strony wody zachować odległość 1,5 m. Prawo Wodne zabrania grodzenia nieruchomości przyległych do powierzchniowych wód publicznych w odległości mniejszej niż 1,5 m od linii brzegu, a także zakazywania lub uniemożliwiania przechodzenia przez ten obszar.

Wskazać również należy, że Prawo Wodne w art. 478 pkt 2 stanowi, że „Kto wbrew przepisowi art. 232 ust. 1 grodzi nieruchomości przyległe do publicznych śródlądowych

wód powierzchniowych lub do brzegu wód morskich lub morza terytorialnego, w odległości mniejszej niż 1,5 m od linii brzegu, lub zakazuje lub uniemożliwia przechodzenie przez ten obszar - podlega karze grzywny." Kwestię praw i obowiązków dotyczących korzystania z wód publicznych szczegółowo reguluje ustawa „Prawo Wodne" z dnia 20 lipca 2017 r. art. 32 ust. 1 stanowi, że Każdemu przysługuje prawo do powszechnego korzystania z publicznych śródlądowych wód powierzchniowych (...)"

Warto także wspomnieć, że ustawodawca dokładnie precyzuje, co ma myśli posługując się terminem korzystania z jeziora czy rzeki: i w art. 32 ust. 2 określono, że "Powszechne korzystanie zwód służy do zaspokajania potrzeb osobistych, gospodarstwa domowego lub rolnego (...), a także do wypoczynku, uprawiania turystyki, sportów wodnych oraz na zasadach określonych w przepisach odrębnych, amatorskiego połowu ryb."

Kolejna sprawą, którą przy okazji należy poruszyć jest korzystanie z pomostów. Pamiętać należy, że to właściciel pomostu decyduje, kto może przebywać na pomoście. Prawo własności nie ma wyłączeń - na pomost nie można wchodzić bez pozwolenia, przebywać, z prywatnego pomostu nie można także łowić ryb. O ile pomost zbudował właściciel (kilku właścicieli okolicznych działek) z zachowaniem niezbędnych procedur, tj. zgłosił budowę pomostu, uzyskał pozwolenie wodnoprawne oraz zawarł umowę użytkowania gruntu pod wodami, może reglamentować dostęp do takiego pomostu. Przepis art. 232 ust. 1. zakazuje grodzenia nieruchomości przyległej do publicznych wód powierzchniowych oraz do brzegu wód morskich, a także zakazywania lub uniemożliwiania przechodzenia przez ten obszar, natomiast nie ma zastosowania do urządzenia wodnego, stanowiącego własność określonej osoby fizycznej lub prawnej. Prawo własności jest chronione Konstytucją RP, a zgodnie z przepisem art. 140 ustawy z 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740) właściciel jest uprawniony do korzystania i rozporządzania własną rzeczą z wyłączeniem osób trzecich, i ograniczenie tego prawa może nastąpić jedynie w drodze ustaw. Zatem ograniczenie to nie obejmuje pomostu, bo wyjście na brzeg nie musi się odbywać poprzez pomost. Właściciel pomostu ma nie tylko prawo do korzystania i rozporządzania własnym pomostem, ale ma również obowiązki związane z jego utrzymaniem w należytym stanie technicznym, a ponadto ciąży na nim odpowiedzialność cywilna, gdyby na pomoście zdarzył się wypadek. Z tego powodu właściciel ma prawo zagrodzić wejście na pomost i uniemożliwić osobom trzecim korzystanie z tego pomostu.

Właściciel działki, wykonując swoje prawo własności nie może ograniczać - ogrodzeniem, a nawet tabliczką - przysługującego ogółowi prawa dostępu dowód publicznych. Przepis art. 232 Prawa wodnego jest regulacją szczególną, ograniczającą prawo własności nieruchomości poprzez zakazanie właścicielowi gruntów przyległych do powierzchniowych wód publicznych grodzenia nieruchomości w odległości mniejszej niż 1,5 m od linii brzegu, a także zakazywania lub uniemożliwiania przechodzenia przez ten obszar. Przedmiotowy przepis umożliwia wyłącznie przechodzenie wzdłuż linii brzegu, a nie jakiekolwiek inne korzystanie z przedmiotowych gruntów, np. biwakowanie.

Na przejście nie jest wymagane uzyskanie zgody właściciela nieruchomości. Pas ten pozostaje własnością właściciela nieruchomości, a za ograniczenie jego praw do użytkowania właściciel nie otrzymuje odszkodowania. Przepis art. 232 Prawa wodnego ma charakter obligatoryjny, a niestosowanie się przez właściciela nieruchomości do zawartych w nim zakazów, stosownie do przepisów karnych Prawa wodnego, jest wykroczeniem. Przypadki takich wykroczeń powinny być zgłaszane do organów ścigania. Przyjmują je także organy administracji publicznej, w szczególności dyrektorzy regionalnych zarządów gospodarki wodnej, którzy w ramach kontroli gospodarowania wodami mogą dokonać kontroli przestrzegania przez właścicieli gruntów obowiązków oraz ograniczeń wynikających z przepisów Prawa wodnego - jednakże organy te nie mogą orzekać w takich sprawach - informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach muszą zgłosić organom ścigania. Grodzenie nieruchomości w odległości mniejszej niż 1,5 m od linii brzegu, a także zakazywanie lub uniemożliwianie przechodzenia przez ten obszar może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób, zarówno próbujących wydostać się z wody na brzeg, jak również poruszających się wzdłuż brzegu.

W tym miejscu należy zaznaczyć, iż przedmiotowy zakaz nie dotyczy grodzenia terenów stref ochronnych ustanowionych na podstawie ustawy Prawo wodne oraz obrębów hodowlanych ustanowionych na podstawie przepisów ustawy o rybactwie śródlądowym. Ponadto, organ Wód Polskich może, w drodze decyzji, zwolnić z tego zakazu, jeżeli jest to niezbędne dla obronności państwa lub bezpieczeństwa publicznego.

Przedstawiając powyższe stwierdzić należy, że nie jest zgodne z prawem korzystanie z linii brzegowej w celu rozpalania ognisk, grilli oraz organizowania innych form wypoczynku biwakowania, grillowania i innego korzystania z gruntu stanowiącego własność właściciela działki posadowionej nad wodą płynącą, możliwe jest wyłącznie wychodzenie i cumowanie, ale wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa osób.

Z-ca DYREKTORA Wodnych
Departamentu Usług Wodnych
Małgorzata Moś

:zesa Wód Polskich
Pełnom. ds. innowacji i turystyki wodnej
Marcin Białek

Hanna Gosławska
DOŁ PRAWNY Wa423

Jak być ekologicznym żeglarzem? - 20 zasad ekologicznego zachowania się na jachcie.

1. Nie zostawiaj śmieci na wodzie.

Zabieraj wszystkie odpady na ląd i segreguj je w wyznaczonych miejscach w marinach.

2. Unikaj plastikowych opakowań.

Zamiast plastikowych butelek używaj wielorazowych bidonów, a plastikowe torby zamień np. na papierowe.

3. Korzystaj z ekologicznych środków czystości.

Do mycia naczyń i ciała wybieraj biodegradowalne detergenty.

4. Oszczędzaj wodę.

Podczas rejsu wodę traktuj jak cenny zasób – zamykaj kran podczas mycia zębów i używaj jej oszczędnie.

5. Nie wylewaj ścieków do wody.

Używaj systemów zbiorczych na ścieki i opróżniaj je w wyznaczonych punktach.

6. Stosuj ekologiczne paliwa i smary.

Jeśli to możliwe unikaj olejów i paliw, które mogą zanieczyścić wodę.

7. Minimalizuj zużycie paliwa.

Płyń pod żaglami, kiedy tylko to możliwe, a jeśli korzystasz z silnika, staraj się używać go jak najmniej.

8. Nie wyrzucaj resztek jedzenia za burtę.

Nawet organiczne odpady mogą zaburzać ekosystem wodny.

9. Unikaj hałasu.

Głośna muzyka i silnik mogą zakłócać życie wodnych zwierząt – żegluj cicho i szanuj otoczenie.

10. Nie niszcz dna kotwicą.

Kotwicz na piaszczystym lub mulistym dnie, aby nie uszkadzać raf i roślinności podwodnej.

11. Chroń morskie zwierzęta.

Nie zbliżaj się do fok, delfinów czy ptaków – obserwuj je z dystansu.

12. Nie zbieraj muszli i kamieni.

To część ekosystemu – lepiej zostawić je tam, gdzie leżą.

13. Unikaj nielegalnego wędkowania.

Nie łów ryb bez pozwolenia i stosuj się do lokalnych przepisów.

14. Wybieraj ekologiczne farby antyporostowe.

Niektóre z nich zawierają toksyczne substancje szkodliwe dla organizmów wodnych.

15. Nie wprowadzaj inwazyjnych gatunków.

Po każdym rejsie sprawdź i oczyść kadłub jachtu, by nie przenosić obcych organizmów.

16. Korzystaj z ekologicznych marin.

Wybieraj przystanie promujące ekologiczne rozwiązania, jak systemy filtrujące wodę czy panele słoneczne.

17. Podnoś śmieci z wody.

Jeśli widzisz pływające odpady – zabierz je na pokład i wyrzuć w odpowiednim miejscu.

18. Edukuj innych żeglarzy.

Podziel się wiedzą z innymi, promując ekologiczne żeglarstwo.

19. I sam się edukuj.

Choćby korzystając z Internetu np. ze strony: https://sailorsforthesea.org/.

20. Pamiętaj, że każda mała zmiana ma znaczenie.

Dbaj o środowisko każdego dnia, a nasze wody pozostaną czyste dla przyszłych pokoleń.

Patenty żeglarskie w Polsce – jakie są i do czego uprawniają?

Żeglarz jachtowy, jachtowy sternik morski i kapitan jachtowy to obowiązujące obecnie patenty żeglarskie w Polsce. Przeczytajcie, jak można je zdobyć i jakie dają uprawnienia.

Choć do uprawiania żeglarstwa w Polsce patent nie jest niezbędny – w określonych przypadkach prowadzić jachty można bez jakichkolwiek uprawnień – to posiadanie go znacząco rozszerza możliwości oraz oczywiście potwierdza zdobycie podstawowej wiedzy i umiejętności.

Polskie patenty w przeszłości

Patenty żeglarskie w Polsce wprowadzone zostały jeszcze przed II wojną światową, ale początkowo ich znaczenie nie było jeszcze tak duże. Osobny system stopni mieli harcerze, a osobno istniały stopnie sportowe Polskiego Związku Żeglarskiego. Dopiero po wojnie system został precyzyjnie usystematyzowany. Np. od 1946 do 1950 roku obowiązywało łącznie aż jedenaście stopni – cztery śródlądowe, pięć morskich i dwa lodowe. Później ich liczba uległa znacznemu zmniejszeniu oraz zlikwidowano podział na osobne patenty dla żeglarzy śródlądowych i morskich. Z kolei stopnie lodowe co kilka-kilkanaście lat pojawiały się i znikały z przepisów.

Ostatecznie obowiązujące do dzisiaj przepisy dotyczące patentów żeglarskich w Polsce wprowadziło Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej z 9 kwietnia 2013 r. Przyniosło ono podział na trzy stopnie – żeglarza jachtowego, jachtowego sternika morskiego i kapitana jachtowego – oraz dopuściło pływanie bez patentu w ściśle określonych przypadkach.

Żeglarz jachtowy

Patent ten zdobyć można po ukończeniu 14. roku życia oraz zdaniu egzaminu z wymaganej wiedzy i umiejętności. Uprawnia on do prowadzenia jachtu żaglowego po wodach śródlądowych oraz jachtu żaglowego o długości kadłuba do 12 m po morskich wodach wewnętrznych oraz pozostałych wodach morskich w strefie do 2 Mm od brzegu, w porze dziennej.

Jachtowy sternik morski

Wyższe wymagania są na kolejny stopień. Poza zdaniem egzaminu z wymaganej wiedzy i umiejętności trzeba ukończyć 18. rok życia oraz mieć za sobą, co najmniej dwa rejsy po wodach morskich w łącznym czasie co najmniej 200 godzin żeglugi. Wcześniejsze posiadanie patentu żeglarza jachtowego nie jest wymagane. Uprawnienia związane z patentem jachtowego sternika morskiego są wystarczające dla większości żeglarzy. Pozwalają one, bowiem na prowadzenie jachtu żaglowego po wodach śródlądowych bez ograniczeń oraz po wodach morskich, o ile jacht ma długość kadłuba do 18 metrów.

Kapitan jachtowy

Najwyższym stopniem w Polsce jest kapitan jachtowy. Żeby zdobyć ten patent wymagania są już wyższe. Trzeba, bowiem posiadać już patent jachtowego sternika morskiego oraz mieć duży staż żeglarski. Ubiegać się o niego może osoba, która po uzyskaniu patentu jachtowego sternika morskiego odbyła co najmniej sześć rejsów po wodach morskich w łącznym czasie co najmniej 1200 godzin żeglugi, w tym co najmniej 400 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu o długości kadłuba powyżej 7,5 m, oraz odbyła co najmniej jeden rejs powyżej 100 godzin żeglugi na jachcie o długości kadłuba powyżej 20 m oraz jeden rejs powyżej 100 godzin żeglugi po wodach pływowych z zawinięciem do co najmniej dwóch portów pływowych. Kapitan jachtowy ma pełne uprawnienia w prowadzeniu jachtów żaglowych po wodach śródlądowych i morskich.

Patenty żeglarskie a motorowodne

Zarządzenie ministra reguluje również patenty motorowodne oraz wzajemne nabywanie uprawnień żeglarskich i motorowodnych. Mianowicie osoby posiadające patent kapitana motorowodnego oraz motorowodnego sternika morskiego posiadają odpowiednio uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej odpowiadające patentowi kapitana jachtowego oraz jachtowego sternika morskiego, jeżeli posiadają, co najmniej patent żeglarza jachtowego. Natomiast osoby posiadające patent kapitana jachtowego oraz jachtowego sternika morskiego posiadają odpowiednio uprawnienia do

uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych odpowiadające patentowi kapitana motorowodnego oraz motorowodnego sternika morskiego.

Z falami, pięknego, modrego Dunaju - XLVI Rejs Żeglarsko Motorowodny PTTK, 27.06-10.08.2025 r.

Co się odwlecze, to nie uciecze, to stare przysłowie w przypadku tego rejsu jest jak najbardziej na miejscu. Już w 2023 r miał odbyć się ta wodna eskapada na trasie przebiegającej przez siedem europejskich krajów.

Pierwotny plan zakładał start do rejsu w Wiedniu, ale dodatkowe szperanie po Internecie i poszukiwanie dodatkowych ciekawostek na trasie rejsu skłoniły mnie do wydłużenia rejsu o odcinek Melk – Wiedeń, czyli o przepiękną Dolinę Wachau, wpisaną na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Słynącą z pięknych zabytkowych miejsc: zamków i opactw, a przede wszystkim z uprawy winorośli. Tam Dunaj meandruje wśród wzgórz z niezliczona ilością winnic, przepływając przez małe miasteczka, wyglądające niczym z baśni. Powoli, spokojnie i majestatycznie.

Po zwodowaniu łodzi w dniu 27 czerwca musiałem jeszcze odwieść samochód z przyczepą do domu. Droga powrotna, pomimo że odbywała się przy dużym ruchu drogowym, zwłaszcza w okolicach Wiednia, przebiegła szybciutko i bez żadnych problemów. Pięciogodzinny powrót do Wiednia autobusem Flixbus i godzinna podróż pociągiem, pozwoliła mi na powrót do mariny w godzina porannych w następnym dniu. Potem szybkie, acz staranne sztauowanie łodzi i przygotowanie jej do dalekiej – prawie 2000 kilometrowej podróży w nieznane.

Bardzo się przydał podczas peregrynacji po Dunaju zakupiony przeze mnie cały 9 częściowy zestaw locji Dunaju i dwa uzupełniające wydawnictwa zawierające dodatkowe informacje. Pierwsza na temat śluz, godzin, pracy, ważne nr telefonów

i obowiązujące w konkretnym kraju przepisy żeglugowe i znaki nawigacyjne, druga wiele ciekawych informacji turystycznych i krajoznawczych.

Majestatyczny i szeroki w tym miejscu Dunaj pozwolił nam płynąc ze średnią prędkością ok. 10-12 km/h. Już pierwsze przepłynięte kilometry pozwoliły nam upewnić się, że pomysł na rejs Dunajem zapewni nam ogrom wrażeń i przeżyć, nie tylko wzrokowych, ale też kulinarnych i towarzyskich.

Nie będę w szczegółach opisywał naszej 46 dniowej podróży, bo to zawsze były by wrażenia subiektywne, skupię się raczej na opisach nawigacyjnych, być może bardziej ciekawych dla kolejnych eksploratorów Dunaju, a poza tym nie chcę odbierać przyjemności poznawania po swojemu tej intrygującej rzeki. Trzeciej pod względem długości w Europie, która może nie jest specjalnie trudna nawigacyjnie, ale posiadanie kompletu locji i map pozwoliły mi ominąć wiele pułapek związanych z pływaniem po tak dużej rzece, mocno eksploatowanej przez czasami ogromne zestawy barek i statki pasażerskie pod wieloma banderami. Trzeba szczególnie uważać na mocny rozkołys wody, zwłaszcza przy wymijaniu szybko płynących pustych zestawów barek. Dodatkowo prawie przez połowę przepłyniętej przez nas trasy brzegi Dunaju są zabezpieczone przed podmywaniem kamiennymi wzmocnieniami oraz nigdzie więcej niewidzianą przeze mnie kombinacją ostróg zakończonych dodatkowo, niekiedy dość długimi opaskami, stabilizującymi nurt rzeki.

Dunaj niesie ogromne ilości wody, my na swej drodze pokonaliśmy 6 śluz, o sporych wymiarach: 250x25 m i wysokości piętrzenia 10-19 m, z bardzo ułatwiającymi

śluzowanie pływającymi polerami. Tu ważna uwaga, każdy członek załogi podczas śluzowania zobowiązany jest do noszenia kamizelki ratunkowej, a łódź wyposażona przynajmniej w ręczna radiostację UKF, dzięki której będziemy mogli kontaktować się z obsługa śluzy. To oni podpowiedz, gdzie mamy się ustawić w awanporcie, ile będziemy oczekiwać na śluzowanie, w jakiej kolejności będziemy do niej wpływać. Nigdzie nie mieliśmy żadnych problemów ze śluzowaniem, jedynie w przypadku słowackiej śluzy w Gabcikovie trzeba bezwzględnie kilka kilometrów przed śluzą zgłosić chęć śluzowania się, aby otrzymać pozwolenie na płyniecie specjalnym kanałem prowadzącym do śluzy (nie ma możliwości przepłynięcia naturalnym szlakiem, pomimo, że nie istnieje żadne formalne oznakowanie lub ja go nie zauważyłem, informujące, że ten odcinek rzeki kończy zamkniętą na głucho śluzą techniczną).

Tutaj dodatkowa informacja dla zainteresowanych, na 1860 km rzeki, na prawym brzegu stoi łatwy do pominięcia znak z podanym numerem kanału UKF- 78, przy którym powinniśmy nawiązać kontakt z obsługą śluzy. Znak nie posiada żadnych dodatkowych informacji czego dotyczy. Ciekawostką jest to, że w tej odległości żadną ręczną UKF nie nawiążemy połączenia a innej informacji namiarowej brak, choćby numer telefonu na śluzę. W moim przypadku miałem trochę szczęścia, bo na początku długiej, ok 2-3 km ostatniej prostej przed śluzą zameldowałem się skutecznie u obsługi. Ale, gdy zacumowałem we wskazanym miejscu po chwili zjawił się WAŻNY INPEKTOR ichniejszego Urzędu Żeglugi z pretensjami, że nie dopełniłem wymogu zgłoszenia, o którym nawet nie mogłem wiedzieć. Po kontroli wszelkich dokumentów łodzi, moich uprawnień i ubezpieczenia chciał nałożyć na mnie „pokutę” w wysokości 150 €, na szczęście po dłuższej dyskusji skończyło się na „surowym” pouczeniu. Dla zainteresowanych podaję aktualny numer telefonu do obsługi śluzy Gabcikovo -+421 31 559 45 39, aby dopełnić wymogu podania parametrów naszej łodzi: długość, szerokość, wysokość, tonaż (sic!). Rozumiem takie wymogi skierowane do kapitanów zestawów barek czy statków pasażerskich, ułatwią obsłudze śluzy bezpieczne prześluzowanie dużych obiektów, ale takie informacje o stosunkowo niewielkich jednostkach turystycznych wydają się zbędne dla prawidłowego działania śluzy. Przypomina mi się sytuacja z rejsu w 2011 r po Dnieprze, gdzie na każdej z 6 śluz musiałem podawać te same dane i gdy wpisywano dla naszych jachtów tonaż 3000 BRT, najmniejszy istniejący tonaż w księdze śluzowań. Gdyby ktoś płynął w odwrotnym kierunku podobny znak z podanym numerem kanału UKF -78 ustawiony jest na 1810 km. rzeki. Na żadnej z pozostałych śluz nie spotkaliśmy się z takimi dodatkowymi wymogami, ale co kraj to obyczaj.

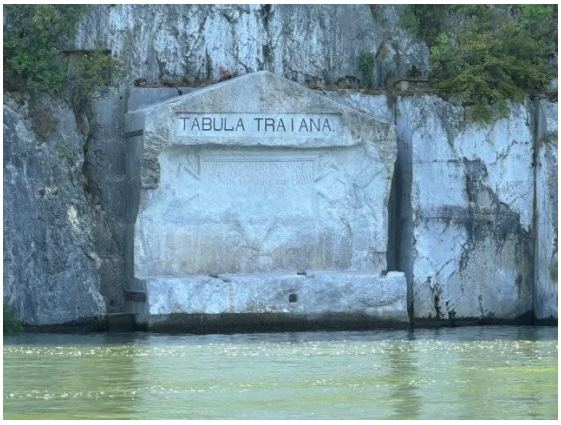
Do oznakowania nawigacyjnego rzeki w zasadzie nie można mieć większych zastrzeżeń, bardzo przydatne tu są kolejne tomy locji Dunaju, gdzie dokładnie pokazane są pozycje poszczególnych boi nawigacyjnych i innego oznakowania informacyjnego. Tylko na terenie Węgier bakeny mają nigdzie więcej nie spotykany kształt, sam na własne potrzeby nazywałem je pływającymi szczurkami. Przez swe relatywnie niewielkie rozmiary, są mało widoczne wśród rozbłysków na wodzie, zwłaszcza gdy płyniemy w kierunku słońca. Tu również pozwolę sobie dodać ważną uwagę, płynące zestawy barek, a nawet statki pasażerskie lubią sobie skracać drogę ścinając meandrujące

odcinki rzeki, pływając w bardzo blisko w pobliżu czerwonych lub zielonych boi. Trzeba na to zwracać uwagę i z wyprzedzeniem zejść im z drogi, tym bardziej, że fala powstała po śladzie kilwatera może nas silnie rozbujać.

Postoje i cumowanie, to dość złożony i trudny temat – generalnie ich brak. O ile w Austrii czy na Węgrzech jeszcze można spotkać i zacumować na przystaniach, głównie klubów lub stowarzyszeń wodniackich, o w pozostałych krajach wymaga to uważnego poszukiwania miejsc do spokojnego postoju. Cumujemy na biwakach, najbliżej natury, w ciszy i spokoju, z dużą ulgą dla kieszeni. Wbrew przewidywaniom nawet w czterech stolicach państw, przez które przepływaliśmy nie było wcale wyboru.

Wiedeń – to ładna w pełni wyposażona, dwuczęściowa marina (przedzielona przystaniom statków pasażerskich), z częścią sanitarną tylko w jednej części, z dość karkołomnym dojazdem do Centrum. W pierwszej kolejności musimy udać się metrem na przeciwny Centrum brzeg Dunaju, aby tam przesiąść się do kolejki podmiejskiej i po około 25 minutach dojechać do ogromnego Dworca Centralnego - Wien Hauptbahnhof. Stąd już blisko do najciekawszych miejsc Wiednia.

Bratysława – jedyna marina umożliwiająca gościnne zacumowanie turystycznych jednostek usytuowana jest po minięciu Centrum, na obrzeżach miasta, dodatkowo była niedostępna, gdyż refuler z rozłożonym rurociągiem pogłębiaj i zastawiał całą szerokość wejścia do przystani. Pomijam tu mniej czy bardziej legalne, krótkotrwałe cumowanie przy jednostkach profesjonalnej żeglugi pasażerskiej u podnóża Zamku na Hradczanach.

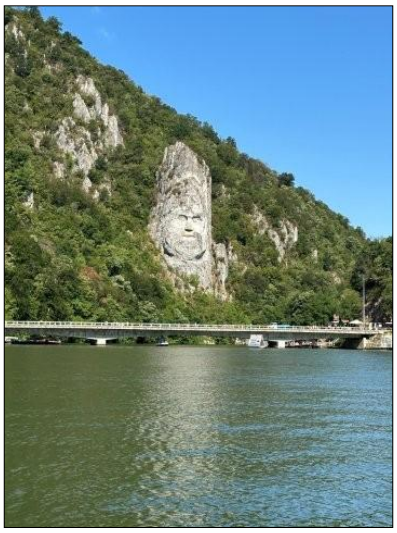


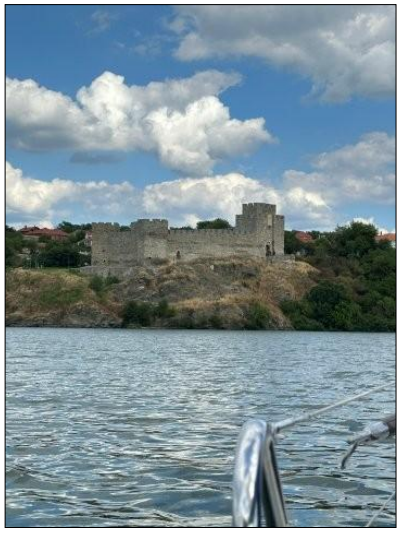
Budapeszt – tu już jest większy wybór (choć ten sam Operator), ale przystanie usytuowane są jeszcze przed Centrum. Najbardziej znana to Marina Viking, tuż przed Wyspą Małgorzaty, powstała na terenie starego kanału portowego. Nowoczesna, ze wszystkimi dodatkami, ale z dziwnym, dość stresującym systemem wyjścia/wejścia do mariny (nie dostaje się żadnego klucza lub czipa). Trzeba przejść przez działającą cześć portu i pokonać dużą przesuwaną bramę bez dzwonka, wcześniej telefonując do ochrony lub hafenmajstra, aby ją otworzył. Ta sama procedura odbywa się w drodze powrotnej, a język węgierski nie należy do najłatwiejszych, zaś nie wszyscy z obsługi znają inny. Dodatkowo była to najdroższa marina na całym szlaku Dunaju, opłata za pobyt łodzi o długości 7-8 m wynosiła ponad 52 € (20200 HUF) za dobę (sic!). Na terenie mariny zlokalizowana jest stacja benzynowa, ale przy cenach za cumowanie

„bałem” się sprawdzać ceny paliwa, jakie tam proponowano. Tak na marginesie, sam z Polski zabrałem 70 l benzyny, po drodze dokupiłem 60 l (po 20 l na Węgrzech, Serbii i Bułgarii), w zbiorniku po zakończeniu rejsu pozostało mi około 8 l. Przepłynąłem na tej ilości paliwa około 1860 km (wskazania GPS na chartplotterze). Różne było spalanie (6-9 l na 100 km), w zależności od szerokości Dunaju – od 250 m (Żelazne Wrota) do ponad 2 km w kilku miejscach, siły i kierunku wiatru (pływający po rzekach wiedzą, że normą jest mordewind), po głębokość (od kilku metrów – standard na torze wodnym do prawie 80 m (tyle zauważyłem na sondzie, choć zdjęcie udało mi się zrobić tylko przy 74,9 m głębokości). Prędkość pomiędzy 7-15 km/h, średnio około 10km/h, nigdzie nie było miejsc o bardzo dużym, niebezpiecznym uciągu, raczej dość spacerowy nurt.

Nowy Sad – na Lb, w ładnej, osłoniętej od wiatru i fali zatoce znajduje się kilka przystani, można coś wybrać dla siebie. Do Starego Miasta około 2,5 km. Warto się tu zatrzymać, bo atmosfera w marinach bardzo przyjazna Polakom i jest co zwiedzać.

Belgrad – tutaj jak w większości dużych miast, w pobliżu centrum nie znajdziemy przystani z gościnnymi miejscami do cumowania. Albo wszystkie zajęte przez rezydentów (95% to łodzie motorowodne i wędkarskie) lub przeznaczone dla obsługi ruchu pasażerskiego. I tak też jest w Belgradzie, dopiero po minięciu Twierdzy Kalemegdan, w odległości ok 1,5 km, w mało zauważalnym kanale na Pb trafiliśmy do przystani pamiętającej pewnie późne lata 70 ubiegłego wieku. Na metalowych, chybotliwych pomostach jest woda i prąd (toaleta to stare Toi Toi, trzeba się wspinać po wąskich schodach do góry, nie korzystaliśmy), a po rozmowach z ochroną (nie ma hafenmajstra) nie płaciliśmy nic za trzydniowy postój. To pewnie ostatni rok istnienia przystani w takim stanie, cały teren wokół jest już przygotowywany pod budowę nowego, zamkniętego osiedla mieszkaniowego, z własną mariną (według umieszczonych na banerach wizualizacjach). Zalety obecnej przystani to brak opłat i bliskość do sklepów spożywczych, niedalekiej stacji benzynowej i niewielkiej odległości od Twierdzy Kalemegdan, której zwiedzanie powinno być na liście każdego odwiedzającego Belgrad.





Z Twierdzy blisko już do Starego Miasta, z cudownie oświetlonymi nocą uliczkami, z niezliczoną ilością małych i dużych restauracji i kafejek. Warto poświęcić 2-3 dni, na

zwiedzanie miasta. Powrót na przystań drogą wzdłuż ZOO wiedzie częściowo ulicą T. Kościuszki.

Granice – odprawy celne. Aby przepłynąć cały Dunaj musimy opuścić na kilka dni obszar Strefy Schengen. Wypływając z Węgier, w Mohaczu na Pb znajduje się posterunek celny i odprawy paszportowej. Cumujemy przy żółtym, charakterystycznym pomoście, a cała procedura polega na wypełnieniu kilku pozycji z obszernego formularza obowiązującego przy obsłudze ruchu towarowego. Parę pieczątek i można płynąć dalej, nikt nie był zainteresowany, aby spojrzeć na nasze łodzie, nie mówiąc już o jakiejkolwiek kontroli.

W Serbii najwygodniej odprawić się od razu w pierwszym punkcie odpraw paszportowo – celnych w Bezdanie na Lb. Zacumować trzeba przy stojącej na stałe dużej barce i stromymi, żelaznymi schodami udać się do budynku odpraw. Procedura podobna jak wcześniej, ale trzeba mieć ze sobą druk węgierskiej odprawy. Potem tylko pieczątki, w tym w paszporcie, i już będziemy mogli się chwalić, że mamy potwierdzenie przekroczenia serbskiej granicy drogą wodną. Kilkanaście km. dalej wpływamy na graniczny odcinek Dunaju, wspólnej granicy z Chorwacją. Możemy płynąć całą szerokością rzeki, lecz nie możemy zatrzymać się, a tym bardziej cumować przy chorwackim brzegu. W przypadku kontroli będzie to traktowane, jako nielegalne przekroczenie granicy, z nieznanymi mi konsekwencjami. Dotyczy to również granicy pomiędzy Serbią i Rumunią, ale w tym przypadku warto się zastanowić, czy nie należy wcześniej odprawić się w Rumuni, aby cały karpacki odcinek przełomu Dunaju płynąć, z możliwością częstego zatrzymywania się na rumuńskim brzegu.

A jest, co oglądać i podziwiać, niesamowite widoki z wykutym w skale pomnikiem Decebala i dostępnymi tylko od wody Tablicami Trajana. Wysokie szczyty górskie, z ciągłą zagadką, po której stronie burty będziemy mijali widzianą przed sobą górę, kończąc na wielu ciekawych miejscach do cumowania po rumuńskiej stronie. Ponownie też wrócimy na teren Strefy Schengen, co pozwoli na dalsze swobodne cumowanie po dowolnej stronie rzeki, wzdłuż granicy Rumuńsko – Bułgarskiej.

Karpacki Przełom Dunaju to drugie po Dolinie Wachau miejsce, dla których warto poświęcić kilkadziesiąt dni żeglugi i kilkaset kilometrów drogi. Wypływając z Karpat wpływamy na tereny nizinne, gdzie Dunaj wyzwolony z górskich ograniczeń, szeroko rozlewa się na boki, leniwie płynąc w kierunku ogromnej delty i ujścia do Morza Czarnego.

W tym miejscu zakończę swoją opowieść o rzece, która przepływa przez wiele fascynujących, czasami tajemniczych miejsc, i która daje ogrom satysfakcji po dotarciu do jej ujścia. Niech ten w pełni subiektywny opis stanie się inspiracją dla tych, którzy nie tylko marzą, ale chcą spełniać swoje plany. Niech każdy przeżyje swój rejs po Dunaju po swojemu.

Ogromu wrażeń i szczęśliwości na szlaku Dunaju

życzy Wojtek Skóra

Szkiery 2025

To rejs Klubu Turystyki Wodnej Kilwater z Olsztyna po wodach Bałtyku do portu Nynashamn w Szwecji. To bardzo blisko Sztokholmu. I co jest w tym fajnego to to, że z Nynashamn do Gdańska kursuje prom codziennie i to w dobrych godzinach. Z Gdańska wypływa o 18.00 i jest w Nynashamn o 12.00 następnego dnia. Z Nynashamn jest odwrotnie. Dobre porty na wymianę załogi. Wracaliśmy promem i było to jak przysłowiowa wisienka na torcie. Trochę luksusu, wygody i rozrywki i wykwintnego jedzenia w fajnej scenografii. Tym bardziej, że oba porty są bardzo blisko kei cumowania jachtu i do przejścia na piechotę. Bilet podstawowy dla osoby to 220zł oczywiście bez limitu bagażu. A to przy wyprawach żeglarskich jest ważne, bo nazbiera się tego szpejostwa do worka, co niemiara.

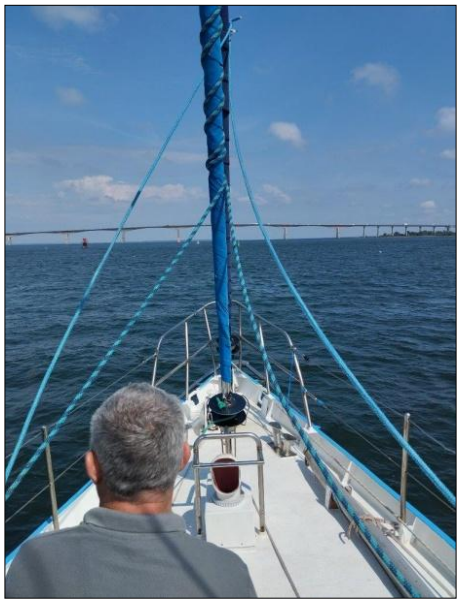
Było nas ośmioro i kapitan. Połowa załogi na morzu była pierwszy raz. Płynięcie nocą i wpatrywanie się w ekrany i radar to było to coś, co ich kręciło. Te wschody słońca na pustym morzu uwiecznili na foto. Tylko pogoda a raczej wiatr był nord i słaby. Nie zademonstrował, na co go stać. Płynęliśmy s/y Barlovento II zaliczany do old shipów. Jest w swoim wyglądzie surowy, ale ma pełną elektronikę i wszystko, co powinien mieć. Dobry na trudne warunki. Nam wszystkim to bardzo odpowiada i napawa dumą, dlatego że Barlovento II od lat z sukcesami żeglował w Arktyce a także do archipelagu Ziemi Franciszka Józefa, gdzie osiągnął szerokość geograficzną 82°10,5’N, co stanowiło rekord polski i drugi wynik na świecie w sportowej żegludze na północ. Może i my tam kiedyś popłyniemy tym jachtem? Myślę o Arktyce a nie o archipelagu Ziemi Franciszka Józefa, bo to już Rosja.

Pierwszym portem był Kalmar z potężnym zamczyskiem pomiędzy lądem stałym a wyspą Olandią. Dalej prosto na północ do Vastervik małego portu pomiędzy niezliczoną liczbą wysp, wysepek i podwodnych skał. Wejście wąskie na kilka metrów i wystające skały na 20m. To właśnie szkiery. Trzeba uważać. Bałtyk a widoki mazurskie tylko dużo bardzo dużo większe. Te szkiery nie opuszczały nas do ostatniego portu w Nanyshamn i one były właśnie tą największą atrakcją.

Fajny rejs, fajni ludzie, fajna trasa, fajny kapitan Stefan, który przygrywał na zmianę z Czarkiem wszelkie znane szanty i nie tylko.

Zdjęcia załogi.

Na uwagę zasługuje zdjęcie wnętra kościoła. Nie to nie kawiarnia, to czynny kościół



wsłuchujący się w potrzeby wiernych a zatem w nowej aranżacji. Idzie nowe, także w kościele.

Własne spostrzeżenia z rejsu spisał Piotr

W trzy pokolenia u wybrzeży Dalmacji.

13 czerwca – piątek. Mimo tej daty ufam, że będzie to dobry dzień.

Z Komorowa po powrocie wnucząt ze szkół i Małgosi z pracy o 17;00 wyruszyliśmy na nowy dla nas akwen w rodzinnym składzie: Małgosia, Piotr, ich dzieci Paweł i Emilka oraz dziadek Józek.

Po przekroczeniu granicy z Czechami dopuszczalna prędkość na autostradzie to 130 km/godz, tu już znacznie spokojniejsza jazda niż w Polsce. Nie zatrzymując się na granicy wjechaliśmy na teren Słowacji. Tu droga podobna jak w Polsce i Czechach. Zatrzymaliśmy się dopiero w Bratysławie, gdzie mieliśmy zarezerwowaną kwaterę. Na miejscu byliśmy tuż przed 24;00. Stare miasto Bratysławy o tej porze intensywnie żyje, dużo młodych ludzi w ogródkach piwnych, taksówki wciąż dowożą kolejnych imprezowiczów. Za oknem naszej kwatery panował gwar.

14czerwca – sobota. Wstałem przed 07;00 i poszedłem zobaczyć co jest w okolicy. Okazało się, że w pobliżu naszej kwatery odbywał się start starych samochodów do rajdu 1000 mil.

Odbyliśmy spacer po starówce Bratysławy i w jednej kawiarenek zjedliśmy śniadanie. Było na bogato! Odbyliśmy też spacer zabytkowymi zaułkami. Jest cudna pogoda.

O 11;00 opuszczamy parking i wyruszamy w dalszą drogę. Węgry przejechaliśmy bez problemu, chociaż drogi są odpowiednikiem naszych przed remontami i modernizacjami, czyli dość siermiężne. Dopiero w Latečka na stacji paliw, gdzie uzupełniliśmy paliwo była przerwa na lody, kawę i toaletę. Jest 15;20, a do Biograd na Moru mamy jeszcze 300 km.

Piotr ma już uzgodnione przejęcia jachtu oraz kontakt do skippera. Wszyscy już jesteśmy zmęczeni podróżą. Słońce świeci prosto w twarz, klimatyzacja chłodzi, Paweł z Emilką przysypiają i dobrze przynajmniej dzieciom podróż im się nie dłuży.

Na miejscu w Biograd na Moru byliśmy o 19;00 i musieliśmy trochę poszukać „naszej” mariny i jachtu.

Wyładowaliśmy z auta nasz dobytek i dzieci pojechały na zakupy, a ja z Emilką rozmieszczaliśmy w jachcie rzeczy przywiezione autem. Po kolejnym rozmieszczeniu, tym razem zakupów przyszedł czas na kolację, którą zrobił II oficer Małgosia.

Marina Kornati jest ogromna i znalezienie „naszego" jachtu było problemem.

15 czerwca – niedziela. Poranek ciepły, noc podobnie. Wiatr NNW 1 – 2 °B, na morzu może trochę więcej. Dziewczyny biorą prysznic, bo można. Robię sobie kawę. Piotr z Małgosią poszli po kolejne zakupy, a Emilka robi kanapki, Paweł też już jest wybudzony.

Zgodnie z etykietą żeglarską zawiesiłem pod lewym salingiem polską banderkę, a dzieci wymieniły kapoki dla Małgosi i Emilki żeby były właściwych rozmiarów.

Emilka też bardzo chętnie przejmowała ster s/y White Perl.

Po śniadaniu o 10;20 oddajemy cumy i na silniku zmierzamy do naszego celu, który uzgodnili Piotr ze skipperem. Wiatr słabiutki, dobrze, że jest bimini, bo słonko ostro przygrzewa.

Oprócz skippera steruje Piotr i Paweł na zmianę, a Małgosia przygotowała dla wszystkich przekąskę w postaci soczystych brzoskwiń. Płyniemy z prędkością 5,5 do 6,2 kt okrążając prawą burtą Otok Pašman i Žižaij. Powoli wszyscy oswajamy się z łódką i tym, co się tu dzieje.

Od wyjścia z mariny cały czas gnamy na silniku, była też dogodna okazja, aby Małgosia przygotowała obiad częściowo przygotowany w domu. O 1330 dania wjechały na pokład. Wszystkim bardzo smakował.

Płynięcie na silniku ma swoje wady i zalety, do zalet zaliczam możliwość spokojnego przygotowania posiłku oraz sterowania przez wszystkich młodych uczestników tego rejsu.

Dotarliśmy do miejsca, które chciał nam pokazać Jakov (chorwacki skipper), to wysokie, skalne klify na Dugim Otoku. Płynęliśmy w odległości około 20 m od skał, a pod nami sonda pokazywała ponad 50 m głębokości. Pionowe skały robiły ogromne wrażenie. Odbyła się sesja zdjęciowa, ale zrobione zdjęcia nie oddają tego, co można zobaczyć w naturze. Pamiątka jednak pozostaje i zapewne będzie przypominała o odebranych tu wrażeniach. Każdy zapewne zapamięta inaczej.

O 14.30 podnieśliśmy żagle by, chociaż przez chwilę żeglować, a przy okazji sprawdzić, w jakim są stanie. Grot jest rolowany w maszcie. Wiaterek słaby, ale 3 kt rozwijamy. Po 20 minutach wiatr zdechł i ponownie płyniemy na silniku ☹.

W Zatoce Teleščica przy pomoście w Vala Mir stanęliśmy o 16;00. Tego dnia pokonaliśmy 29 Nm w większości na silniku. Oplata za postój 70 € z dostępem do toalet w czasie otwarcia restauracji ☹. Dzieci z wnuczętami ciekawi świata wyruszyli na kąpiel w lazurowym morzu oraz na szczyty klifu, ja zostałem ze skipperem. Kolor wody, jej przejrzystość cały czas mnie zaskakuje. Po 1800 wrócili wycieczkowicze, a Małgosia z dziećmi zaserwowali arbuza. Na kolację pozostałości z obiadu (było tego sporo) i kanapki, a dla dorosłych piwo. Komary lub inne owady wieczorem nie dokuczają, jest cudnie!

16 czerwca – poniedziałek. Poranek cieplutki z rosą na pokładzie, woda gładka jak by ktoś folię na niej rozłożył, dochodzą odgłosy ptaków oraz przepływających pontonów z silnikami pływających z jachtów stojących na boi.

Prognoza pogody zapowiada 2 – 3 °B, a pod koniec dnia burzę, w nocy ma przywiać 5 do 7 °B. Jakoś będzie, decyduje skipper, który zna ten akwen i jego chimery.

Tutejszy bosman zaczął poganiać kapitanów jachtów, by opuścili miejsca postoju przy kei, ale nasz voditiel nie był tym poleceniem zaszczycony.

O godzinie 0940 odchodzimy od betonowego nabrzeża. Wychodzimy z zakamarków wysp na Adriatyk (po Chorwacku Jadransko more), a tu wiatru jak na lekarstwo, zatem kolejny dzień płyniemy na silniku, jako podstawowym źródle napędu.

Skalne klify Dugiego Otoku robiły wrażenie.

Po 12.00 wszyscy już byli znużeni i zapadli w letarg. Dopiero o 1320 został postawiony grot i fok, ale silnik nadal pracuje, bo wiatr już osłabł. Zmierzamy do Kaprije na wyspie Kaprije, do której jest jeszcze godzina płynięcia na silniku, bo żagle już zostały zrzucone. Od północy nadeszła burza, a na całe szczęście przeszła bokiem, a u nas tylko trochę deszcz pokropił.

Zmierzamy na wyspę Kaprije.

Szpryc buda i bimini zostało postawione, deszcz siąpi, a i grzmoty gdzieś z oddali dochodzą. Nadal jest ciepło i przyjemnie.

Jest cudnie!

Dziś obiad w moim wykonaniu, sałatka z tuńczykiem, marchewką, groszkiem, kukurydzą, cebulką i sosem tatarskim. Wszystko zostało zjedzone z chlebem lub makaronem, który pozostał z wczorajszego dnia. Po zacumowaniu w sporej zatoczce przy pirsie Kaprije okazało się, że dla żeglarzy jest tyko keja. Sanitariaty i inne dobra są dostępne jedynie w kawiarniach lub restauracjach. Dzieci wybrały się na plażę, ja pilnuję jachtu, a skipper gdzieś się zapodział. Po burzy nadal jest gorąco i parno, a miałem nadzieję, że coś się zmieni.

Akurat wróciły dzieci i już wszyscy razem udaliśmy się na bogatą w ryby i owoce morza kolację. Rodzinna restauracja Adriana oprócz milej obsługi i pysznych dań zaskoczyła mnie wystrojem wnętrza w niewielkim budynku. Jest tu wystawa zdjęć i pamiątek rodzinnych. Liczne zdjęcia pra pradziadków, haftowane rodzinne pamiątki. Wzruszające, że od kilku pokoleń pielęgnują rodzinną tradycję i są z tego bardzo dumni. O 2100 wszyscy już byli w kojach, jedynie skipper znów się gdzieś zagubił.

Prognoza pogody to przewidywała i o 2200 nadeszła solidna burza. Skipper, który się pojawił zaczął robić sztormowy klar. Piotr założył swoją sztormankę i poszedł mu pomagać. Zaczął lać deszcz, a solidne podmuchy rozkołysały wodę małej zatoczki. Jachtem poniewierało i szarpało na cumach rufowych. Poszczególne rzeczy zaczęły ożywać i hałasować dając znać, że są. Łomoczący w jaskółce termos wyjąłem i zabezpieczyłem, bo był najgłośniejszy, pozostałych źródeł hałasu nie byłem wstanie zlokalizować.

17 czerwca – wtorek. Zafalowanie i szarpanie jachtem na cumach ustało dopiero po północy. Poranek jest przyjemnie rześki, niebo zasnute chmurami temperatura 14 °C. Wstałem o 07;00, założyłem trap, który na czas zawieruchy został zdjęty i poszedłem do pobliskiej kawiarni. Najważniejsze, że jest tu toaleta dla klientów! Kawa jedyne 1,80 €.

Wyspa Kaprije charakteryzuje się tym, że wszystkie pojazdy, które tu się poruszają mają napęd elektryczny, autka, skutery, meleksy itp. Lokalsi o poranku zasiadają w kawiarenkach piją kawę i gaworzą o ważnych dla nich sprawach.

Poszedłem na spacer, a po powrocie dzieci już wstały i po 0900 piłem kolejną kawę w ich towarzystwie w małej kawiarence. Jakov też już spaceruje i nie narzuca się nam swoim towarzystwem.

Dzieci jeszcze poszły na spacer, a po wszystkich porannych czynnościach wychodzimy z przystani i stawiamy żagle.

Wiatr 4 °B, płyniemy półwiatrem. Paweł jest szczęśliwy.

Gnamy 6 kt w oczekiwanym kierunku. Paweł jest szczęśliwy, bo może sterować jachtem płynącym pod żaglami. Wieje 4 °B z dobrego kierunku, płyniemy półwiatrem. Gdy po 2 godzinach wiatr zelżał Paweł przekazał ster Emilce, która też lubi sterować.

Stanęliśmy w dużej marinie w Rogoznicy, ale po chwili, oddaliśmy cumy by się przestawić do promenady w centrum miasteczka. Podobno jest tu taniej i bliżej do upragnionej plaży, no a dla nas prestiż jak w marinie w centrum Gdańska.

Małgosia z Emilką zrobiły na obiad tortellini i chyba wszyscy się najedli.

Zostałem na jachcie sam, bo ktoś musiał. Załoga wyruszyła na plażę, skipper znowu gdzieś się zapodział. Jest parno i ciepło, prognoza pogody przewiduje burze od 1700 do 2000. Miały być burze, ale wieczór jest cichy z rześkim powiewem delikatnego wiatru. Jest cudnie!

18 czerwca – środa. Dzień rozpoczął się od „pracy” budzika tuż po 06;00, okazało się, że to Emilki.

Poranek przyjemny 22 °C, woda gładka, w restauracjach przygotowania do otwarcia, bo zbliża się godzina 07.00. W jednej z nich zasiadłem przy kawie. Jest spokojnie, cicho, tubylcy też już sączą swoje poranne kawy, dominują mężczyźni.

Zbliżamy się do Trogiru.

Wybór opcji czarteru ze skipperem z obecnej perspektywy rejsu uważam za trafiony. Uczymy się tutejszych zwyczajów, to on organizuje postoje i jednocześnie jest przewodnikiem po turystycznych atrakcjach.

Piotr przed 09;00 zrobił zakupy i opłacił nasz postój. Śniadanie było tuż przed 1000, robi się co raz cieplej. O 1010 oddajemy cumy. Po długich rozważaniach na dziś jako port docelowy został wybrany Trogir. Zbliża się hejnał, gnamy na silniku z prędkością wiatru pozornego. Zaproponowałem skipperowi kawę, propozycja została przyjęta, więc ją sączymy na pokładzie.

Po dotarciu do zatoki, nad którą jest położony Trogir Jakov uzgodnił dobre miejsce naszego cumowania i wszyscy wyruszyliśmy zwiedzać stare miasto.

Tu wąskie uliczki, katedra, muzeum i restauracja ukryta w bramie, gdzie zjedliśmy pyszny obiad składający się z lokalnych potraw. Tutejsza kuchnia bardzo mi odpowiada jest bogata w ryby przyrządzane na różne sposoby. Wróciłem na jacht, wypiłem z Jakovem po piwku. Obok nas stanął jacht pod polską flagą, okazało się, że to załoga osób niepełnosprawnych stowarzyszenia pod żaglami, a jedna z załogantek mieszka w Olsztynie na Jarotach.

Dzieci po powrocie z wycieczki po starym mieście zjadły pysznego, soczystego arbuza i poszły na plażę kąpać się w morzu. To ich codzienny rytuał. Mam czas dla siebie i chłonę to, co mnie otacza. Zrobiło się przyjemnie chłodniej.

Po powrocie załogi z plaży przyszedł czas na robienie kolacji, ale ja wybrałem się z Pawłem na spacer. W tym czasie mogłem z nim porozmawiać o różnych sprawach, a kolacja po powrocie na nas czekała. Załoga swoje porcje już dawno zjadła. Wieczorem Piotr z Małgosią poszli na randkę, nasz skipper też gdzieś się zapodział, a Emilka z Pawłem mieli rozrywkę w postaci gry na laptopie.

Panorama starego miasta w Trogirze.

19 czerwca – czwartek – Boże Ciało. Wstałem, przed 07;00, bo to jest mój czas. Niebo bezchmurne, góry zasnute mgiełką, temperatura 27 °C. Na kawę do portowej kawiarni poszedłem nie budząc załogi. Zaraz po 07;00 kawiarnia została otwarta i zrobiło się w niej tłoczno. Jakov na kawę do kawiarni nie zdążył, bo Małgosia już na łódce ją zrobiła. Jeszcze tylko poranne toalety i 0950 wypływamy. Ponownie manewry poszły nam sprawnie.

Po wyjściu z Trigoru jeszcze na Kanale Trigorskim postawiliśmy żagle i Paweł zajął miejsce przy sterze. Przednia żegluga! Wiatr 4 °B z NW i trzeba było halsować. Na wodzie jest znacznie przyjemniejsza temperatura niż w nagrzanych murach miasta. Zwroty sprawnie nam wychodziły. Cała załoga cieszyła się żeglowaniem i byli na pokładzie. Z czasem ster przejął Piotr i też był szczęśliwy. Małgosia z Emilką w czasie spokojnej żeglugi dokonały wpisu do Dziennika z podróży.

Małgosia. Mamy piąty dzień rejsu i wiele pozytywnych emocji. Po pierwsze – jacht, który wybrali Piotr z tatą okazał się bardzo wygodny i przestronny. Ma wiele udogodnień, np. posiada lodówkę, przyjemne koje, w kokpicie jest sporo miejsca, jest zadaszenie (Bimini) chroniące przed słońcem i deszczem. Jest duże koło sterowe i autopilot. Mamy dużo miejsca do przechowywania naszych rzeczy. Po drugie – skipper – trafiliśmy na dobrego, spokojnego i nienachalnego człowieka. Po trzecie – mamy piękną, letnią pogodę. Mogę już stwierdzić, że wygrzałam się po chłodnej zimie. Noce są ciepłe, a poranki już gorące. Minusem są słabe wiatry, dlatego większość rejsu płyniemy na silniku. Po czwarte – czujemy się tu bezpieczni. Skipper w czasie burzy, gdy staliśmy w porcie pilnował jachtu i załogi. Wody są głębokie, sieci niewiele. Po piąte – zwiedzamy urokliwe nadmorskie miejscowości – mniejsze wioski i większe miasteczka, w których jest już sporo turystów, w tym wielu Polaków. Do tej pory załoga jest w dobrych nastrojach.

Emilka. Jestem Emilka, nazwisko i imię nie ma znaczenia, ponieważ ważne jest to, co ma się w sercu, a ja mam żeglugę, rodzinę, szkołę, konie i przyjaźnie. Na tym rejsie przybliżyłam się nie tylko do żeglugi, ale też do rodziny. Spędzamy dużo czasu razem. Jest ciągle upał, słońce parzy niemiłosiernie, ukojeniem są kąpiele w morzu. Rodzice

stwierdzili, że potrzebujemy kogoś, kto zna się na chorwackich wodach, ponieważ jesteśmy tu po raz pierwszy. Wynajęli, więc skippera – kogoś, kto, na co dzień żyje i żegluje w Chorwacji. Okazał się miły i niewymagający. Podsumowując: jest Super!

Z czasem zmorzył mnie sen i przysnąłem w swojej koi, a gdy się obudziłem płynęliśmy na żaglach i silniku z prędkością 7 kt. Jakov zawsze chce jak najszybciej przepłynąć z portu do portu i w pewnym sensie go rozumiem, wówczas kończy mu się dzień pracy. Po zrzuceniu żagli i wpłynięciu do zatoki zacumowaliśmy przy nabrzeżu stacji paliw. Okazało się, że w czasie rejsu zużyliśmy około 90 litrów ropy to jest za 115 €. Przestawiliśmy się do nabrzeża przy promenadzie, w pobliżu starego miasta, będziemy obiektem zainteresowania jak miś na Krupówkach.

Po zacumowaniu w Šibeniku rutynowe czynności związane z cumowaniem zostały sprawnie wykonane i dzieci wybrały się na plażę. Opłaciłem nasz postój, w cenie dostęp do nabrzeża, a dostęp do toalet jedynie w restauracjach. Jakoś trzeba będzie sobie radzić. Poszedłem na zwiedzanie i odnalezienie informacji turystycznej. Tu oprócz pieczątek w Dzienniczkach Turystyki Żeglarskiej otrzymałem przewodnik po Šibeniku. Wieczorem dzieci poszły na spacer, a Jakov zniknął. Po ich powrocie okazało się, że wieczorem była procesja Bożego Ciała, były tam dzieci oraz Jakov.

Wieczór ciepły, przyjemny pozwalający na zebranie sił do dalszej podróży. Jest cudnie!

Trigor pozostał za nami, a wiatr sprzyja pokonywaniu drogi do Šibenika pod żaglami.

Nasza Załoga na s/y White Perl. Rejs po wodach Dalmacji.

20 czerwca – piątek. To ostatni dzień naszego pływania. W Šibeniku o poranku przyjemne 25 °C, wiatru brak, niebo bezchmurne. Wstałem, przed 07.00, bo o tej godzinie otwierane są kawiarnie i restauracje, a już miałem pilną potrzebę pójścia do toalety. Zamówiłem kawę i skorzystałem z tego luksusu.

Do „naszej” mariny w Biograd na Moru dotarliśmy na silniku, bowiem wiatr odmówił współpracy. Po odbiorze jachtu przez płetwonurka rozliczyliśmy się z kaucji.

Jakov. Dragom Josefu prvom oficiru na brodu White Pearl. Zadatak je wpješno obavljen. Brod i posada su se vratili živi i zdravi natrag u Inku Biograd, Hrvatska, Dalmacija.

Čestitam!

Zahvaljeljem i posad: Malgorzati, Emiliji, Pjater i Pawelu. Zaslžucijete najbolju ocena. Čestitam!

P.S. Vi ste jedna clivna obitelj. Hvala vam na lasem gosteprimsvu. Bili ste prekosni domacini. Hvala na svemiu.

Na zdravlje mama i nasim, ženama.

Sretno!

Kapetan Jakov1.

21 czerwca – sobota. Kogut w moim telefonie zapiał o godzinie 05;00. Poranek cichy, przyjemnie ciepły. Sprzątnąłem swój dobytek, który jeszcze pozostał, zrobiłem wszystkim kawę i byłem gotowy do drogi. Rodzinka niespiesznie zjadła śniadanie, Małgosia z Piotrem zrobili kanapki na podróż i po pożegnaniu mariny i opłaceniu postoju auta o 06;30 wyruszyliśmy w drogę. Jakże dogodne jest obecnie przekraczanie granicy! Trzeba bardzo uważać, aby dostrzec jej przekroczenie. W Komorowie byliśmy około 2200.

Podsumowałem koszt rejsu, na nas wszystkich wyniósł 5 130 €, nie licząc zakupu paliwa w Polsce i Czechach. Koszt jednostkowy na uczestnika to 1026 €.

Niech ta relacja będzie przyczynkiem w naszym trzecim starcie w konkursie o Laur konkursu PTTK Żeglarska Rodzina, tym razem edycja 2025 r.

Józek, tato, teść i dziadek

[1] Drogi Josefie, pierwszy oficerze na statku Białej Perle. Misja zakończyła się sukcesem. Statek i załoga bezpiecznie powrócili do Inka Biograd, Chorwacja, Dalmacja.
Gratulacje!
Podziękowania dla załogi: Malgorzaty, Emiliji, Pjatera i Pawła. Zasługujecie na najwyższą ocenę. Gratulacje!
P.S.
Jesteście wspaniałą rodziną. Dziękuję za gościnność. Byliście wspaniałymi gospodarzami. Dziękuję za wszystko.
Za zdrowie naszych matek i żon.
Powodzenia!
Kapitan Jakov.