

25 LAT

**KLUBU MORSKIEGO
„HORN”
w Kielcach**

1991 – 2016

Redakcja
Adam Rogaliński

Projekt okładki
Elżbieta Woźniacka
Zdjęcie na okładce
Artur Wieloch

Copyright © by Klub Morski „Horn”, Kielce 2016

ISBN 978-83-935650-1-6

Klub Morski „Horn”
25-346 Kielce, ul. Jasieńskiego 20
www.klubhorn.pl

e-mail: biuro@klubhorn.pl

Fotografie:

Archiwum, Iwona Plucner, Marcin Łukasiak, Marcin Banach, Adam Rogaliński, Natasza Caban, Sławomir Łukasiewicz, Stanisław Pałęga, Monika Kasprzyk, Anna Ruman, Krzysztof Synowiec, Piotr Waldon, Magdalena Waldon, Wojciech Wiszniewski, Rafał Frankiewicz, Tomasz Tyra.

I. Kieleckie żeglarstwo XX wieku – Iwona Plucner	5
II. Historia Klubu Morskiego Horn	6
2.1. Synteza.....	6
2.2. „Skiperowanie” w Choracji	27
2.3. Władze Klubu	29
2.4. Zadania statutowe	30
2.5. Baza sprzętowo – lokalowa	31
III. Osiągnięcia organizacyjne Klubu Morskiego Horn	34
3.1. Szkolenia i wkład w rozwój żeglarstwa	34
3.1.1. „Południowe” sukcesy.....	34
3.1.2. Szkolenia sezonowe na stopień żeglarza i sternika jachtowego/jachtowego sternika morskiego	35
3.1.3. Otwarte szkolenia zimowe	35
3.1.4. Inne szkolenia i kursy (UKF, ratownicze)	36
3.2. Regaty i zawody żeglarskie	37
3.3. Organizacja rejsów o charakterze wyprawowym	39
3.3.1. Synteza	39
3.3.2. Rejs dookoła świata Nataszy Caban.....	41
3.4. Rejsy śródlądowe organizowane przez Klub	42
3.5. Imprezy integracyjne.....	43
3.5.1. Spotkania, odczyty, prelekcje środowiskowe	43
3.5.2. Bal żeglarza	44
3.5.3. Wystawy	44
3.5.4. Spływy kajakowe.....	45
3.5.5. Koncerty.....	46
IV. Klub w regionie	49
4.1. Działania na rzecz społeczności lokalnej	49
4.1.1. Dzień dziecka na wodzie.....	49
4.1.2. Czysta Cędzyna	50
4.1.3. Praca z trudną młodzieżą	52
4.2. Współpraca z innymi środowiskami żeglarskimi	52
V. Ludzie Klubu	53
5.1. Członkowie Honorowi Klubu	53
5.2. Sylwetki Kapitanów	54
5.3. Zestawienia i statystyki.....	57
5.4. Kilka słów o tych, którzy odeszli	65

VI. Wspomnienia i opowieści żeglarskie 67

- Gdynia - Hel - Kłajpeda - Władysławowo - Puck - Gdańsk - Górki Zachodnie na jachcie s/y SYRENKA 30 września 2004 - 8 października 2004 - opowiada Magda Waldon	67
- Cuxhaven - Helgoland - Edynburg - Bergen - Vikanes - Bergen na jachcie s/y SYRENKA 18 czerwca 2005 - 2 lipca 2005 - oczami Magdy Waldon	69
- Mój rozkołysany świat - Wojtek „Wasył” Wiszniewski	72
- Wspomnienia z Mazur - Rafała Frankiewicza	78
- Łamanie kości – czyli „Biały Szkwał” na śródlądziu - opowieść Tomka Tyry	80
- SYRENKĄ na Wyspy Owcze 11 czerwca 2006 - 02 lipca 2006 - opowieść Adama Rogalińskiego	81
- Kobieta na morzu - słów parę Magdy Waldon	87
- Zawiszą Czarnym na spotkanie z przygodą - opowieść Adama Rogalińskiego	89
- Mały rejs z Wielką załogą - Gdynia - Kłajpeda - Gdynia, na jachcie Zjawa IV, 08 - 11 grudnia 2007 - opowieść Adama Rogalińskiego	93
- Dwa tygodnie na psie - opowiada Magda Waldon	97
- Wyprawa „FART Race – Islandia 2007” - opowieść Adama Rogalińskiego	100
- Oczami tej, co pierwszy raz... - przyznaje się Iwona Michta	111
- Po greckich wodach ... - relacjonuje Jerzy Ziętał	114
- Ekspedycja "Wyspy Sołoweckie" - relacjonują Zenon Mach i Piotr Jasiński redakcja Adam Rogaliński	116

Bibliografia: 120

I. Kieleckie żeglarstwo XX wieku

Dla uprawiania sportów wodnych, w tym żeglarstwa – potrzebna jest przede wszystkim woda. W Kielcach akwenów do tego się nadających nie było aż do lat 50-tych. Jedynym zbiornikiem, na którym można było korzystać z łódek był bardzo skromnych rozmiarów staw miejski. W okresie przedwojennym pływały po nim wiosłowe łodzie spacerowe, w latach 40-tych i 50-tych mieściła się tam wypożyczalnia kajaków. Zdarzało się w latach 50-tych, że na stawie pojawiały się niewielkie żaglówki prowadzone przez członków Ligi Morskiej (Ligi Przyjaciół Żołnierza).

Uprawiać żeglarstwo można było jedynie poza Kielcami. Jedynym zbiornikiem w regionie, na którym na większą skalę pojawiało się żeglarstwo, był zalew „Rejów” w Skarżysku. Pływano także po Wiśle, a członkowie Ligi Morskiej odbywali szkolenia żeglarskie na morzu.

Pierwsi powojenni żeglarze – lokalni działacze to Juliusz Lewicki, Juliusz Zulauf i Bernard Piórkowski. Kolejni to m.in. Janusz Okupny i Jerzy Urywkow.

Dopiero budowa zalewu miejskiego na rzece Dąbrówce (obecnie nazywanej Silnicą) w Kielcach, stworzyła warunki do rozwoju żeglarstwa w samym mieście. Zalew zaczął funkcjonować w 1957 roku, ale już w 1954 r. pojawiły się pierwszy raz na Zalewei żaglówki – „Pionier i SZ /es-zet/ wypożyczone z Sandomierza. Powstała także Sekcja Żeglarstwa, Wioślarstwa i Kajakarstwa Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej, a w 1957 r. powołany zostaje Zarząd Okręgowy PZŻ. Tworzą się kluby i sekcje żeglarskie: Koło Turystyki Wodnej PTTK „Mewa”, Sekcja Żeglarska „Budowlani”, Klub „Nida”, Sekcja Żeglarska Młodzieżowego Domu Kultury. Przybyło jachtów: „Piraty”, „Hornety”, „Cadety”, „OK Dinghy”, „Finny”. Odbywały się też rejsy po jeziorach mazurskich, na czarterowanych, reglamentowanych z centralnego rozdzielnika „Omegach”.

W regionie działają kluby żeglarskie m.in. w Sandomierzu, Radomiu, Koźlenicach, Starachowicach i Ostrowcu.

Złotą dekadą kieleckiego żeglarstwa regatowego są lata 60-te. Regaty odbywały się



Fot. Zalew w Kielcach, lata 70

w okręgu niemal co tydzień. Wieloosobowe ekipy startowały poza okręgiem np. w Mistrzostwach Polski, Pucharze PZŻ, Pucharze Polski Południowej. Kieleccy żeglarze startowali też w Mistrzostwach Świata i innych regatach wyjazdowych. W kadrze Narodowej klasy Hornet był Marian Waligóra, w klasie Cadet – Józef Zapała i Jerzy Berczyński startujący w Mistrzostwach Świata tej klasy. W 1968 r. KOZZ przejmuje część starych pofolwarczych

zabudowań nad Zalewem i tworzy w nich bazę dla Wodnego Ośrodka Sportowego, pod koniec lat 80-tych ośrodek zostanie przejęty przez Jacht Klub Świętokrzyski, a po jego zawieszeniu, zagości w nim 55 KDH, po niej zaś klub „Bryza”. W tym czasie nie będzie już w ośrodku żadnych łodzi regatowych.

Czasy rozkwitu kieleckiego żeglarstwa regatowego kończą się w połowie lat 70-tych. Kiedy zabrakło funduszy na nowy sprzęt, a stary przestał spełniać wymagania

klasowe – mocno podupada działalność regatowa. Przybywa za to kieleckim żeglarzom jeszcze jeden akwen – zalew w Cedzynie.

W 1978 r., z inicjatywy Bogusława Nowickiego odbywają się pierwsze regaty „Cedzyna 24” – trwające pełną dobę. Startuje w nich 26 łodzi z 95 zawodnikami. Wygrywa załoga AZS Politechniki Świętokrzyskiej. Te regaty stały się tradycją cedzyńskiego zalewu i uważane były za najbardziej prestiżowe w regionie.

W 1979 roku, kiedy kierownikiem ośrodka wypoczynkowego „Przemysłówki” zostaje znany kielecki żeglarz – Janusz Okupny – ośrodek ten staje się otwartą bazą dla żeglarzy.

W latach 80-tych spada znaczenie klubów żeglarskich, pojawia się coraz więcej prywatnych jachtów, łatwo też charterować indywidualnie jachty na Mazurach. Nie mniej jednak kontynuowana była działalność szkoleniowa, a w klubach zrzeszonych było ok. 500 żeglarzy. W całym okręgu doliczono się blisko 200 jachtów.

Ważną inicjatywą żeglarską od połowy lat 80-tych były mazurskie rejsy Wyższej Szkoły Pedagogicznej, która właśnie nabyła własną, całkiem pokaźną flotę – łącznie 7 nowoczesnych, kabinowych łodzi na stałe stacjonujących na Mazurach. Zarządzali nią pracownicy Studium WF WSP – opiekunowie działającej w uczelni sekcji żeglarskiej HALS: Jeremi Segieciński, a po nim Tadeusz Kubicki. Dla studentów WSP był to jeden z elementów wychowania i edukacji przyszłych nauczycieli. Dla kieleckich żeglarzy – okazja do mazurskiej praktyki w charakterze sterników na tych rejsach. Rejsy miały „pełne obłożenie” przez cały sezon letni, tworzone były nawet listy rezerwowe dla tych, dla których zabrakło miejsc. Niestety w ostatnich latach tradycja tych rejsów stopniowo upadała, a uczelnia od lat wyprzedawała swe jachty. Po sezonie 2016 ostatnie dwie jednostki zostały wystawione na sprzedaż.

W 1988 r. nad Zalewem Kieleckim odradzają się tradycje regatowe. Tworzona jest, na bazie drużyny harcerskiej Roberta Majewicza i Jacka Kawarskiego, grupa regatowa klasy Optimist, Cadet i OK-Dinghy, z myślą o starcie w spartakiadzie młodzieży.

Dzisiaj tradycje te kontynuuje (od 2004 r.) Uczniowski Klub Sportowy „Zalew Kielce”, zajmując się między innymi podstawowym szkoleniem żeglarskim dzieci na łodziach sportowych klasy Optimist i Laser. Klub uczestniczył w akcji „Nivea Błękitne Żagle”, co pozwoliło na szybkie wejście w posiadanie sprzętu do szkolenia. Prezesem jest Andrzej Kosmala.

Pisząc o historii kieleckiego żeglarstwa nie można zapomnieć też o 33 KDH „Pasat” i jej grupie regatowej CK Kielce. Swoją przygodę z żeglarstwem harcerze z 33 KDH rozpoczęli w 1976 r. pod kierownictwem Jacka Szreka. Pomysł stworzenia grupy regatowej zrodził się w 1999 r. i rok później załoga grupy regatowej CK Kielce po raz pierwszy wystartowała w Pucharze Polski Jachtów Kabinowych. W 2001 r. grupa zdobyła tytuł Mistrza Polski, później przyszły kolejne regaty i kolejne sukcesy. Grupa Regatowa wciąż się rozwija – harcerze podnoszą poziom swoich umiejętności, a także rozwijają się sprzętowo. Drużyna nawiązała współpracę z Urzędem Miasta Kielc.

W 1991 r. pojawia się Klub Morski HORN ...

II. Historia Klubu Morskiego Horn

2.1. Synteza

Początki Klubu sięgają 1989 roku, kiedy to na ówczesnej Wyższej Szkole Pedagogicznej w Kielcach zrodził się w głowie Adama Rogalińskiego pomysł zorganizowania rejsu po słonej wodzie Morza Bałtyckiego.

A może początki sięgają roku 1980, kiedy to podczas obozu harcerskiego w Wydminach na Mazurach, w ramach współpracy pomiędzy obozem Szczepu Drużyn Starszo Harcerskich działającym przy VI Liceum Ogólnokształcącym im. Juliusza Słowackiego, a drużyną harcerzy wodnych z Chorzowa, całkowicie „zieloni” nie tylko z racji mundurów, kieleccy harcerze otrzymali możliwość popływania kilka godzin na jachtach przyjaciół ze Śląska. Dla Adama zabrakło miejsca na większych jednostkach, a że był szczupły wepchnięto go na dzielny jacht klasy Optimist. Wcześniej zapytano

rzecz jasna: „czy wiesz o co chodzi na jachcie”, gdyby padła odpowiedź, że „jacht widzę pierwszy raz z odległości mniejszej niż kineskop telewizora”, z pewnością Adam zostałby na brzegu. Harcerz nie kłamie, więc padła odpowiedź „oczywiście, że wiem, trzeba płynąć tak, aby wrócić o umówionym czasie”. Nie dodał, że nie ma pojęcia jak to zrobić, a żeglarstwo zna z opowieści i z szklanego ekranu. Po 2 godzinach walki z jakimś kołkiem, którym ruszając zmieniano położenie balii oraz ze sznurkami, które po odpowiednim szarpaniu powodowały, że w sposób nieskoordynowany jacht przesunął się coraz dalej od brzegu, udało się opanować tę wannę i jakoś huśtała się zygzakami w kierunku przystani.

A może początku trzeba szukać w książkach z serii „Przygody Tomka”? Bo to wtedy mając 5, czy 6 lat chłonoło się opowieści o dalekich ładach, w wyobraźni rysowały się wielkie przestrzenie, gwar natury, nieznane krajobrazy. Może właśnie te książki zaszczepliły w głębi serca potrzebę wędrowania, podróżowania, poznawania, dotykania prawdziwej, dzikiej przyrody.

Nie zagłębiając się w odległe czasy zaczniemy od końca lat 80-tych. Na Wyższej Szkole Pedagogicznej w Kielcach działała sekcja żeglarska. Opiekował się nią Jeremi Segieciński. Prowadzone przez niego wędrowne obozy studenckie na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich były znakomitą szkołą żeglarską. Dobierał świetną kadrę m.in. Piotr Jakutowicz, Piotr Wrzosowski, Jerzy Pyrek, Stasiu Pałęga, Joanna Walaszek, Marcin Kosmala czy Andrzej Łacki. Swą wiedzę i zamiłowanie do żeglarstwa skutecznie przekazali załogom. W kolejnych latach, po rezygnacji Jeremiego z pracy na Uczelni, sekcja niemal zamarła, reaktywowana przez kilkoro mało doświadczonych studentów, zaszczeplonych żeglarstwem na wędrownych obozach. Brak opiekuna ze strony Uczelni nie pomagał, ale i nie przeszkadzał. Na szczęście pozostał sprzęt na Cedzynie w postaci 3 jachtów „Omega” oraz jednego „komandorskiego” jachtu typu „Bez-2”, a także 7 kabinowych jachtów na Mazurach. W tamtych czasach była to wielka flota nowoczesnych jednostek. Reaktywowana sekcja żeglarska rozwijała się, przybyło chętnych do żeglowania, organizowano rejsy wędrowne na Mazurach, ze wsparciem wymienionych już sterników, do których dołączyli m.in. Ania Krawczyk, Andrzej Wójcik, Marek Krawczyk i inni. Opiekunem sekcji po kilku latach został Tadeusz Kubicki z Międzywydziałowego Studium WF i Sportu WSP. Dzięki silnemu wsparciu ze strony poznanego w tym czasie instruktora żeglarstwa PZZ - Janusza Marcinkowskiego - przeprowadzono pierwsze szkolenia na stopień żeglarsza jachtowego. Okazało się, że Janusz był sekretarzem w Zarządzie Okręgowego Związku Żeglarskiego. Był też jedyną osobą z władz żeglarskich, która zaangażowała się w pomoc młodemu środowisku.

Kilku osobom z sekcji zachciało się czegoś więcej, czegoś bardziej niedostępnego, czegoś z wyższej żeglarskiej półki. Adam Rogaliński podjął się organizacji rejsu na morzu. W Kielcach niestety nikt nie mógł, albo nie chciał w tym pomóc, osoby mające wiedzę, organizujące czasami takie rejsy, podeszły wybitnie komercyjne do tematu. Niestety studenci nie mają pieniędzy, więc szukali innej ścieżki. Poprzez sekretariat AZS WSP w Kielcach Adam skontaktował się z Zarządem Głównym AZS, gdzie trafił na kapitana Anatola Noskowicza. Anatol bez wahania zadeklarował pomoc i... zorganizował jacht, sam miał go także poprowadzić. Prorektor WSP w Kielcach, prof. Adam Massalski dał się namówić na finansowe wsparcie tej inicjatywy i już 4 miesiące później, grupa pięciu osób z WSP w Kielcach siedziała w pociągu do Gdyni. Jacht typu HTC-31 - s/y Alpheratz Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni nie był gotów i załoga poświęciła niemal całą dobę nieprzerwanej pracy, aby móc wypłynąć. Okazało się to dobrą szkołą w zakresie prac bosmańskich, pozwoliło także na poznanie tajników budowy jachtu oraz budowy i eksploatacji silników. Kapitan przyjechał z rana następnego dnia i już po kilku godzinach nauki manewrowania w porcie na żaglach oraz kompletowania papierów do odprawy, załoga była gotowa. Szybkie odwiedziny bosmana portu jachtowego Gdynia i po południu jacht z kielczanami znalazł się na prawdziwej słonej wodzie. Anatol dał załodze niezłą szkołę, gdyż nocne pływanie na Zatoce Gdańskiej, dla „surowej” ekipy jest świetnym szkoleniem. Mnóstwo światła, boi, statków płynących i stojących, zamknięte akweny, sieci, kutry, promy, strefy specjalne. Tygodniowy rejs był zarazem świetnym kursem i skończył się egzaminami i kilka osób wróciło z wyższymi uprawnieniami żeglarskimi. Taka forma szkolenia wywarła duży wpływ na przyszłe formy zajęć z adeptami sztuki żeglarskiej.

Samodzielne przygotowywanie jachtu do żeglugi, poznawanie budowy i zasad działania poszczególnych instalacji, ogromna ilość drobnych „patentów” ułatwiających żeglowanie, praktyczna wiedza Anatola. To wszystko razem pozwoliło na podjęcie kroków zbliżających zainteresowane osoby do żeglarstwa morskiego. Po powrocie było jasne, że aby pływać po morzu musimy mieć organizację, która będzie się w tym specjalizować. Ówczesny AZS nie był do tego gotów, a wsparcie Uczelni mogło się odbywać na zasadach osobistych kontaktów. Można uznać, że właśnie ten rejs to początek istnienia klubu, mimo sformalizowania działalności dopiero po 2 latach.

1991

Grupa inicjatywna dość szybko określiła cele i zadania nowej organizacji. Spotykając się to w kawiarni EMPIK-u, to w klubie bilardowym na ul. Buczka (obecnie ul. Paderewskiego), to znów w akademikach, albo w klubie bilardowym na ul. Pomorskiej, ustaliła sposób działania, termin pierwszego zebrania założycielskiego, zaprosiła do współpracy kilkanaście osób. Pierwsze formalne zebranie założycielskie Klubu odbyło się 04-11-1991 r., a pierwszy skład Klubu to:



Lp	Imię i Nazwisko	Stopień żeglarski
1.	Anatol Noskowicz	Jachtowy Kapitan Żeglugi Bałtyckiej
2.	Adam Rogaliński	Sternik jachtowy
3.	Piotr Wrzosowski	Sternik jachtowy
4.	Iwona Ziemnica	Sternik jachtowy
5.	Robert Kardas	Żeglarz jachtowy
6.	Stanisław Miazga	Żeglarz jachtowy
7.	Iwona Plucner	Żeglarz jachtowy
8.	Tomasz Rogaliński	Żeglarz jachtowy
9.	Katarzyna Wójcik	Żeglarz jachtowy
10.	Monika Bożyk	-
11.	Piotr Cieślak	-
12.	Anna Majcher	-
13.	Edyta Mucha	-
14.	Ewa Szlapek	-
15.	Dariusz Tadasiewicz	-

Władze stanowili:

Adam Rogaliński – komandor

Iwona Plucner – sekretarz

Ewa Szlapek – skarbnik.

Zarząd szybko przedłożył wymagane dokumenty i 26-11-1991 r. Wojewoda Kielecki decyzją nr 27/91 dokonał wpisu do rejestru stowarzyszeń kultury fizycznej pod pozycją 144 naszą organizację pod nazwą KIELECKI KLUB MORSKI „HORN”. Odtąd Klub istniał nie tylko w marzeniach i głowach, ale i w rzeczywistości.

1992

Ciekawą inicjatywą był udział klubowiczów w zlocie największych żaglowców świata w Gdyni podczas Thall Ships '92. Tam Adam Rogaliński spotkał kieleckiego żeglarza, którego swego czasu przygotowywał do egzaminu na stopień sternika jachtowego – Grzegorza Stachurskiego, wyraził on już wcześniej chęć przynależenia do Klubu HORN. Dalsze żeglarskie losy Grzegorza to starty w zawodowym gdyńskim teamie żeglarskim HADAR pod dowództwem cenionego regatowca morskiego Mariana Kuli. Z nim właśnie zdobył kilkadziesiąt nagród i medali w regatach. Późniejsze starty w innych teamach regatowych dały Grzegorzowi kolejne trofea z regat odbytych niemal na całym świecie.

Pojawianie się nowych osób w Klubie należy uznać za najważniejsze dla jego rozwoju, gdyż znaczna część pierwszych członków – założycieli wraz z skończeniem studiów

przystawała działać. Klub stawał się coraz bardziej środowiskowym, nie tylko z założeń. Po pewnym czasie okazało się, że funkcjonujemy zupełnie dobrze, mimo braku zewnętrznych źródeł finansowania i wsparcia organizacyjnego Uczelni. W 1992 roku w szeregi Klubu wstąpiła Monika Legieć, żeglarka, która jako jedna z pierwszych w Klubie posiadała własny jacht – Foka I, do klubu wstąpiła także Ewa Rogalińska i znany kielecki archeolog, a późniejszy znany żeglarz – Jerzy Lejawa.

Klub nawiązał współpracę z Gdyńską Fundacją Żeglarską. Fundacja dostarczyła sporo ciekawych materiałów promujących żeglarstwo, m.in. turystyczne mapy dla żeglarzy, plakaty z żaglowcami i tablice do nauki budowy jachtów.

Byliśmy od początku istnienia stowarzyszeni w Okręgowym Związku Żeglarskim, ale ten nie wykazywał wielkiego zainteresowania naszą działalnością. Próby uzyskania wsparcia przy organizacji rejsów morskich podejmowane w roku 1992 i 1993, a także w kolejnych latach nie trafiały na podatny grunt. Jedyne zainteresowanie sprowadzało się do żądania dostarczenia sprawozdania z naszej działalności przed Sejmikiem Związku, aby było się czym wykazać. Nie mieliśmy także dostępu do sprzętu OZZ-tu, m.in. rozmowy o udostępnieniu kabinowej – Andromedy, dużego jak na tamte czasy jachtu, będącego na stanie Związku sprowadziły się do zaproponowania niemal zaporowej ceny. W późniejszym czasie jacht niemal zgnił, a po przywiezieniu do Kielc, zniszczony został sprzedany ... na części.

Niezwykle ciekawą inicjatywą było zorganizowanie 31 maja Dnia Dziecka na wodzie. Pierwsza taka impreza organizowana przez środowisko żeglarskie było strzałem w dziesiątkę. Koordynatorem imprezy była Iwona Plucner. Pływania na WSP-owskich omegach (sternikami byli Stasiu Miazga, Staszek Pałęga, Adam Rogaliński, Piotr Wrzosowski, Agata Wesołowska). Konkursy wiedzy, konkurs rysunków na asfalcie, konkursy sprawnościowe i inne atrakcje ściągnęły nad zalew w Cedzynie około 170 dzieciaków, każdy uczestnik zabawy otrzymał drobny upominek. Impreza ta jest kontynuowana w różnym kształcie do dziś.

Do Klubu przyłączyli się: Monika Legieć /Biczak/, Jerzy Lejawa i Ewa Rogalińska /Krzosa/.

1993

Brak wsparcia i doświadczenia w organizacji rejsów morskich spowodował, że w 1992 r. niemal nikt z klubu nigdzie nie popłynął, ale doświadczenia z ... odmowy współpracy ze strony tych, na których pomoc liczyć powinniśmy byli, przydały się i w 1993 r. zorganizowaliśmy dwutygodniowy rejs jachtem Coriolis czarterowanym od Studenckiego Klubu Żeglarskiego Politechniki Warszawskiej. Rejs podzielony został na dwie części, pierwszą poprowadził nasz niezawodny kapitan Anatol Noskowicz, a drugą debiutant na funkcji skippera – Staszek Pałęga, będąc zarazem nowym członkiem naszego Klubu. Trzebież – Świnoujście – Sassnitz – Abbekas – Ystad – Skyllinge – Sandvig – Christiansø – Nexø – Kołobrzeg to etap pierwszy, a drugi to Kołobrzeg – Darłowo – Władysławowo – Hel – Jastarnia – Puck – Gdynia. Kawał drogi, fajne porty, dużo żeglowania, pierwszy sztorm – ok. 7° B przez około 8 godzin. A na miejscu ciekawą inicjatywą była organizacja Żeglarskich Akademickich Mistrzostw Regionu. Pierwszą Mistrzynią została klubowa koleżanka – Monika Legieć. Impreza ta to protoplasta Mistrzostw rozgrywanych od 2002 roku.

W tym samym roku poza ww. Staszkiem Pałęgą do klubu wstąpili: Monika Błońska, Krzysztof Gronek, znany instruktor żeglarstwa PZŻ Tadeusz Moszyński, późniejszy naukowiec z Politechniki Świętokrzyskiej Grzegorz Radomski, a także regatowiec Grzegorz Stachurski, Agata Wesołowska, ceniony instruktor żeglarstwa i ratownictwa Janusz Marcinkowski oraz Iwona Kotwica.

1994

Okres od 1994 do 2000 roku to okres, kiedy zalew w Cedzynie nie istniał. Spuszczona woda spowodowała zamarcie działalności wodnej niemal wszystkich środowisk. Klub HORN skupił się na kształceniu pierwszych kadr, na organizacji działalności wyjazdowej, a także na organizacji imprez środowiskowych takich jak dzień dziecka „na wodzie” choć wody nie było.

W 1994 roku odbył się drugi rejs na Alpheratzu, pod dowództwem Stefana Borkowicza, który nie tylko poprowadził rejs, ale przede wszystkim wprowadził

w środowisko żeglarzy z gdyńskiej mariny co w znaczący sposób ułatwiło w przyszłości poruszanie się kieleckim żeglarzom po tej rzekomo żeglarskiej przystani. Warto zaznaczyć, że dla gości nie było miejsc postojowych, sanitariatów, prysznicy. Trzeba było kogoś znać, aby korzystać z urządzeń poszczególnych klubów. Nawiązano także kontakt z Klemensem Klimaszewskim – szefem Klubu Kingston, żeglarzem, instruktorem i organizatorem szkoleń z Ostródy. Współpraca ta zaowocowała kilkoma nieodpłatnymi pływaniami na sprężcie Klemensa. Utrudnieniem w działalności był brak siedziby Klubu, wskazana w dokumentacji rejestrowej siedziba – ul. Równa 3/1 w Kielcach to siedziba Okręgowego Związku Żeglarskiego. Związek przeniósł się nad zalew kielecki, a korespondencja przez kilka lat w ogóle nie trafiała do władz Horn-u. Nikt ze związku nie pomyślał o poinformowaniu o braku przekazywania poczty klubowej do nowej siedziby Związku. W efekcie doszło do wydania decyzji Wojewody o wykreśleniu Klubu z rejestru. Dowiedzieliśmy się o tym z opóźnieniem, stąd brak możliwości odwołania od tej decyzji. Wiele się nie przejmując prowadziliśmy działalność dalej, licząc na ułożenie się spraw administracyjnych za jakiś czas. Rozpoczęły się także rozmowy z warszawskim Towarzystwem Krzewienia Kultury Fizycznej Echo. Stowarzyszenie to miało w dyspozycji wspaniały morski jacht – Warszawską Nike. Jacht ten służył „Echu” do organizacji „zielonych” szkół.

1995

Rok ten to kontynuacja współpracy z „Echem” - wiele rejsów na Warszawskiej Nike. Ciekawi kapitanowie tego jachtu – szczególnie „nasz człowiek” Anatol Noskowicz oraz Janusz Walczak - organizator pływów na ww. jachcie, przekazali ogrom wiedzy w zakresie organizacji i prowadzenia rejsów morskich. W tym roku dołączył do Klubu Artur Kaim.

1996

W 1996 roku nawiązano współpracę z wieloma żeglarzami, m.in. Sebastianem Choromańskim, z nim właśnie jako oficerem odbyło się wiele rejsów z TKKF Echo. Były to kilkudniowe rejsy z dziećmi. Poza nimi odbyły się także rejsy na jachcie Warszawska Nike do Kilonii, na Bornholm, Christiansø, wybrzeże szwedzkie. Rejsy te były kontynuowane w 1997 i 98 roku.

1997

W 1997 r. Klub zorganizował we współpracy z Ośrodkiem Doskonalenia Kadr Morskich z Gdyni pierwsze szkolenie i egzamin na uprawnienia radiooperatora w służbie morskiej i żegludze śródlądowej. Szkolenie to było zorganizowane dla środowiska żeglarskiego, co było pewnym novum w Polsce. Do tej pory takie kursy były organizowane dla tzw. służb profesjonalnych i dla rybaków, a żeglarze byli tam dodatkiem. Tym razem przygotowane treści i forma szkolenia była dostosowana do potrzeb amatorów żagli. W efekcie... ponad 70 kursantów w 2 grupach z całej Polski. Szkolenia w tej formie były kontynuowane przez kolejne lata, by stać się standardem stosowanym przez dziesiątki klubów i ośrodków do dnia dzisiejszego.

1998

Rok ten to ponowne wpisanie do rejestru Wojewody naszego Stowarzyszenia. Nabyliśmy także nowe doświadczenia. We współpracy z szanowanym i poważanym w środowisku, kieleckim żeglarzem, został przygotowany rejs na siatkobetonowym jachcie s/y Hubal. „Główny” organizator, a zarazem „partner” do współorganizacji rejsu okazał się być człowiekiem... nie rozwijamy tematu. W odróżnieniu od opinii „partnera”, właściciel i budowniczy jachtu – Waldek Marek Ksionda okazał się człowiekiem sympatycznym, z bogatą wiedzą. Utrzymujemy z nim kontakt do dziś. Popłynęliśmy za wielką kurtynę, tzn. na drugą stronę Kanału Kilońskiego. Elba (a po polsku Łaba) zrobiła niesamowite wrażenie, a cały rejs, ze zmianą części załogi w Cuxhaven, był znakomitą szkołą żeglowania.

1999

Rok 1999 to rozpoczęcie prowadzenia jachtów morskich pod dowództwem Adama Rogalińskiego. Pierwszym jachtem był znany już s/y Coriolis. W tym samym roku jacht typu Rambler, pierwszy z serii 2 szt. odbudowywanych w Kielcach, został zawieszony na Mazury. Przypadkowo trafił na II nieoficjalne Mistrzostwa Polski tej wspaniałej, niemal kultowej klasy. Diament ... wygrał z przewagą 1/3 trasy. W kolejnych 3 latach, drugi z serii jacht klasy Rambler, o wdzięcznej nazwie Brylant, deklasował wszystkich. Kolejne 3 krotne I miejsce w ww. zawodach potwierdziło jakość skutocznej roboty oraz walory drobnych, niemal niezauważalnych zmian w konstrukcji jachtu.

2000

Rok 2000 był wielkim przełomem. Podsumowano działalność Klubu w okresie 9 lat, działalność, która charakteryzowała się poszukiwaniem własnego miejsca, zdobywaniem wiedzy i doświadczeń. Doświadczenia te dotyczyły nie tylko żeglarstwa,



ale także współpracy z innymi środowiskami i ze skostniałą żeglarską władzą. Podjęto decyzję o zmianie charakteru działania, zamiast żywiołowości, założono planowanie i pracę u podstaw. Uznano, że silne kadry są kluczem do sukcesu, zwłaszcza w czasie, gdy zdecydowana większość wszelkich organizacji nie komercyjnych uległa całkowitej lub częściowej destrukcji. W kieleckim żeglarstwie przestały działać niemal wszystkie kluby, pozostały jedynie na papierze i w czasie wyboru nowych - prawie tych samych, władz związku żeglarskiego. Impuls do działania dało nawiązanie współpracy z ŻKT PTTK Rejsy z Warszawy,

a także przyłączenie się do Klubu Marcina Banach, młodego, ambitnego żeglarza odbudowującego starą, wysłużoną i przeznaczoną do kasacji Omegę. Przełomem dla Klubu było także rozpoczęcie budowy ośrodka sportów wodnych HORN w Cedzynie. Ośrodek będąc w rękach prywatnych, zapewnił na wiele lat zaplecze lokalowe, terenowe, techniczne, sprzętowe i szkoleniowe dla Klubu. Niezwykle ważną akcją była „Czysta Cedzyna 2000”, zorganizowana przy ogromnym zaangażowaniu kieleckiego żeglarza – Szczepana Jarosza. Klub współorganizuje akcję. Po 7 latach dno zalewu w Cedzynie było zaśmiecone w sposób niewyobrażalny. Zebrano kilkanaście kontenerów śmieci, przez około 200 osób, w tym przede wszystkim młodzieży i dzieci z lokalnych szkół. Z naszej strony brało udział około 20 osób, koordynujących działania, intensywnie usuwających śmieci, zapewniających transport na dnie zalewu. Do naszej organizacji dołączył Marcin Banach, przyszły Komandor Klubu i Kapitan.

2001

Rok 2001 to konsumowanie współpracy z ŻKT Rejsy. M.in. wspaniała rejs na historycznym jachcie s/y Jarl, typu Conrad II. Kapitanem był Andrzej Bełowski, znany polski heraldysta, najznamienitszy znawca żeglarskiej etykiety. Rok ten to także rozpoczęcie trwającej do dziś akcji Adriatycka Przygoda. W pierwszej jej edycji wzięła udział jedna Klubowa załoga poprowadzona przez Adama Rogalińskiego, kilka osób z Klubu było na jachtach innych skipperów. Mieli zadanie nauczyć się jak najwięcej od innych, aby w kolejnych latach móc samodzielnie poprowadzić jachty. 19-go października odbyło się zebranie klubowiczów, przekształcone w zebranie komitetu założycielskiego Klubu Morskiego HORN, gdyż uczestnicy uznali, że należy przeprowadzić pełną rejestrację Stowarzyszenia przekształcając je z formy Stowarzyszenie Zwykłe (taki status Klub posiadał dotychczas) w Stowarzyszenie. Różnica to możliwość prowadzenia szerszej działalności, także gospodarczej oraz na możliwości przyjmowania darowizn, posiadaniu własnego konta bankowego, prowadzenia własnych rozliczeń. Do Klubu dołączył Krzysztof Reszke.

2002

Rok 2002 to przede wszystkim rozpoczęcie prowadzenia jachtów morskich przez Marcina Banacha, podczas Adriatyckiej Przygody. Doskonały rejs w 2 jachty (drugi tradycyjnie poprowadził Adam). W czerwcu za namową Andrzeja Bebłowskiego przeprowadziliśmy jacht jego przyjaciela z Gdańska do Francji. Wspaniały rejs z małą załogą zachęcił do poszukiwania ciekawszych wyzwań żeglarskich. W tym samym roku odbył się jeszcze rejs na jachcie s/y Syrenka pod dowództwem Ryśka Sapielaka /z ŻKT PTTK Rejsy/. Jacht, mimo że nowy, był w złej kondycji, ale dość mocna załoga opanowała go wystarczająco, aby móc popłynąć do Kłajpedy. W ośrodku w Cedzynie do planu działania włączono zawody rozpoczęcia sezonu i zawody zakończenia sezonu. Tak więc kalendarz rozrósł się do czterech imprez - regaty rozpoczęcia sezonu, dzień dziecka na wodzie, zawody żeglarskie „Adriatycka Przygoda”, regaty zakończenia sezonu. Dodatkowo zorganizowano pierwsze górskie regaty żeglarskie (we współdziałaniu z Wojewodą Świętokrzyskim). Były to zarazem Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu. Mimo, że nazwane pierwszymi, to były one kontynuacją imprezy akademickiej z początku lat 90-tych. Regaty zgromadziły reprezentację 3 uczelni, postanowiono powtórzyć tę imprezę w roku następnym, aby stwierdzić jakie jest zapotrzebowanie na żeglarstwo wśród akademików.

Sukcesy sezonu nawigacyjnego oraz działalność ośrodka w Cedzynie zaowocowały sporą grupą nowych klubowiczów: Beata Borek, Kinga Grzegorzczak, Andrzej Hozer, Mateusz Kisio, Agnieszka Kocznur, Artur Kocznur, Arkadiusz „Italiano” Kromer, Piotr Łyżwa, Paweł „Nasty” Reczyński, Szymon Ziętek, Ewa Ziętek.

2003

Rok 2003 to przede wszystkim rozszerzenie na 4 jachty Adriatyckiej Przygody oraz organizacja 2 załogowego rejsu do Kopenhagi. Jachty Carter 30 poprowadzili Adam Rogaliński i Marcin Banach. 19-go maja Stowarzyszenie pod nazwą Klub Morski HORN zostało wpisane do rejestru prowadzonego przez Prezydenta Miasta Kielc. Zmiana w nazwie była ukłonem wobec nowych członków Klubu, którzy nie byli kielczanami, a z nami blisko współdziałali. W ośrodku Horn przeprowadzono drugie górskie regaty żeglarskie - drugie Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu (we współdziałaniu z Wojewodą Świętokrzyskim). Regaty zgromadziły liczną reprezentację (7 uczelni) i postanowiono włączyć tę imprezę do kalendarza Klubu. W ośrodku Horn w Cedzynie odbyła się ciekawa, okazjonalna impreza - „Pływać da się na byle czym”. Zorganizowano także inne imprezy jak regaty o Puchar Wójta Gminy Górno, czy konkurs „Bezpiecznie z WOPR-em”.

Do Klubu dołączyli: Marcin „Słodki” Kosmala, Sylwia Kosmala, Jakub „Insekt” Mrówczyński.

2004

Rok 2004 to przede wszystkim kilka udanych rejsów:

- Adriatycka Przygoda na 10 jachtów,
- rejs jachtem s/y Syrenka typ J-80, kapitan Marek Strzelczyk, na trasie Gdynia, Kiel, Brunsbüttel, Cuxhaven, Helgoland, Den Helder, Ijmuiden, Amsterdam oraz Amsterdam, Helgoland, dookoła Jutlandii do Świnoujścia,
- październikowy rejs jachtem Syrenka, kapitan Marek Strzelczyk, Gdynia, Hel, Kłajpeda, Władysławowo, Puck, Gdańsk,
- szkolenie manewrowe na pięknym, drewnianym jachcie s/y Polonia, typ TOM II, kapitan Ryszard Jędrzejewski. Szkolenie odbyło się na wodach rozlewiska w Górkach Zachodnich. Na zakończenie manewrówki odbył się egzamin przed Centralną Komisją Egzaminacyjną oddział Śląski z jej przewodniczącym w osobie Andrzeja Kani. Z naszego Klubu egzamin zaliczyli Adam Rogaliński i Marcin Kosmala, a także szef Tarnobrzесьkiego OZZ - Andrzej Borowy, który został członkiem honorowym Klubu.

Klub od tego roku prowadził wypożyczalnię sprzętu wodnego na Cedzynie w ośrodku HORN. Dzięki temu miał stały dostęp do jachtów i akwenu. Posiadał także własne zaplecze kontenerowe. Sukcesy nawigacyjne, szkoleniowe i organizacyjne zaowocowały znaczną grupą nowych członków Klubu. Walne zgromadzenie dokonało nadania statusu członków honorowych. Walne zgromadzenie także podjęło decyzję

o zarejestrowaniu Klubu jako Stowarzyszenie Pożytku Publicznego. Dokonano tego w roku następnym.

W ciągu roku dołączyli do nas: Andrzej Bebłowski – honorowy, Andrzej Borowy – honorowy, Hubert Długosz – honorowy, Monika Kasprzyk, Marcin Klikowicz, Paweł Majka, Magdalena Makuch, Fryderyk Materny, Emil Misztal, Krzysztof Niziołek, Rafał Opala, Monika Pater, Agnieszka Skrobicka, Marek Strzelczyk – honorowy, Krzysztof Synowiec, Magdalena Szwed, Beata Tyra, Tomasz Tyra, Magdalena Waldon, Piotr Waldon, Maciej Zieziula, Marcin Żarnowiec.

2005

Zakończenie rejestracji Klubu jako Organizacji Pożytku Publicznego nastąpiło w dniu 17-03-2005 r. Otrzymaliśmy nr KRS 0000230300. Posiadamy nr NIP 657- 262-83-46 oraz REGON 260001647. W rejestrze stowarzyszeń prowadzonym przez Prezydenta Miasta Kielce widniejemy pod numerem 48. Nasze konto bankowe w ING to 85 1050 1416 1000 0022 9063 1742, na które przyjmuje wpłaty darowizn i 1 % odliczanego od podatku dochodowego Rok ten to także inne wydarzenia jak np. coraz śmielsze wyprawy żeglarskie. Za taką należy uznać wyprawę na jachcie Syrenka, z kapitanem Ryszardem Jędrzejewskim, na trasie Cuxhaven, Helgoland, Edynburg, Stanghelle, Vikanes, Lonevag, Bergen. Dwukrotne przejście morza północnego było doskonałą szkołą żeglowania.

Rozszerzono Adriatycką Przygodę do 14 jachtów i 116 osób (największa polska flota na Adriatyku).

Dokonano zakupu starego kadłuba jachtu typu ElBimbo, z przeznaczeniem do szkolenia w ośrodku Horn w Cedzynie.

Ten rok to także niezwykle wydarzenie. Pierwsze na szeroką skalę szkolenie na stopień sternika jachtowego. We współpracy z Tarnobrzeskim Okręgowym Związkiem Żeglarskim i z naszymi przyjaciółmi z tamtejszego środowiska, dokonaliśmy jako Klub znaczącego postępu. Szkolenie teoretyczne poparte tygodniową manewrówką na wodach Zatoki Gdańskiej na jachtach Favorita oraz Pierzasty Wąż przyniosło efekt w postaci nowych sterników jachtowych. To właśnie wtedy swe najważniejsze patenty żeglarskie uzyskało 8 osób z Klubu: Krzysztof Synowiec, Magda Waldon, Piotr Waldon, Krzysztof Reszke, Wojtek „Wasył” Wiszniewski, Tomek Tyra, Beata Tyra i Ewa Rogalińska. Podsumowaniem roku stało się zimowe szkolenie – tzw. spotkania czwartkowe, nowatorskie podejście do teoretycznego szkolenia żeglarskiego w miłej atmosferze. Spotkania te nieprzerwanie są kontynuowane do chwili obecnej.

Odbyło się także pierwsze w Kielcach szkolenie SRC wg. wymogów brytyjskich. Szkolenie przeszły 22 osoby z różnych środowisk żeglarskich Kielc, Tarnobrzega, Stalowej Woli i Krakowa.

Do Klubu w ciągu całego roku dołączyli Rafał Frankiewicz, Alicja Kiczyńska, Edward Pniak, Katarzyna Szwed, Wojtek Wiszniewski, Jacek Woźniak.

2006

Na początek roku zadbaliliśmy o pozyskanie sponsorów, pośród których należy wyróżnić przede wszystkim Pana Mirosława Szczukiewicza, Prezesa firmy FART i Pana Piotra Króla, właściciela firmy Hawed.

W 2006 r. działo się wiele. Wyprawa na Wyspy Owcze z Klubową załogą pod dowództwem Adama Rogalińskiego, na jachcie Syrenka, przejście przez Pentland Firth, odwiedziny północnych krańców Szkocji oraz Szetlandów, Orkadów i Norwegii. Obok tego nieprzeciętnego rejsu, majówka w Chorwacji - na 12 jachtach było 114 osób, rejsy na żaglowcu Zawisza Czarny oraz Pogoria. Poza wyprawami morskimi zorganizowano wiele imprez na Cedzynie m.in. rozwinęły się tradycyjne regaty rozpoczęcia i zakończenia sezonu oraz Akademickie Mistrzostwa Regionu. Spora grupa nowych sterników (z szkolenia z 2005 roku) właśnie w 2006 zaczęła samodzielne prowadzenie jachtów po morzu. W tym samym sezonie odbyło się wodowanie nowego - starego jachtu El-Bimbo – „Twardego”. Ważnym wydarzeniem był także rejs na małym stalowym jachcie Dryf, naszego przyjaciela Stasia Kostkowskiego. Jacht nie był testowany do tej pory w trudnych warunkach, więc kilkugodzinne przejście do Sassnitz z tężącym wiatrem do 8 stopni był niezłym

egzaminem. Zapadła decyzja, że ten jacht można kupić i 2 osobowa maszoperia podjęła rozmowy w odpowiedzi na ogłoszenie właściciela, ale... armator się wycofał. Pojawiła się w kalendarzu żeglarskim impreza nowa lecz z tradycjami - XIX Regaty Cezdyna 24. Reaktywacja tej imprezy była trudna, ale jakże ważna. Przecież to impreza z najdłuższą tradycją w regionie, ale impreza zapomniana. Regaty reaktywowane przez klub zgromadziły sporą rzeszę żeglarzy.

Wojtek Wiszniewski poprowadził na koniec sezonu udany rejs na jachcie Dryf na Bornholm i Christiansø. Tym samym dołączył do wąskiego grona skipperów prowadzących jachty nie tylko na Adriatyku.

Odbyło się kolejne w Kielcach szkolenie SRC wg. wymogów brytyjskich. Szkolenie przeszło 16 osób głównie z naszego Klubu.

Niestety są także smutne wiadomości, we wrześniu odszedł od nas na zawsze Tadek Moszyński, poseł, urzędnik, instruktor, żeglarz, armator. Zawsze można było liczyć na jego radę jako dobrego instruktora i żeglarza.

W roku 2006 do Klubu przyłączyli się: Elżbieta Chrobot, Michał Niewadzi, Klaudia Rajca, Asia Stokowiec, Renata Szczepanik, Ireneusz Szpilski, Jolanta Wieczorek, Rafał Włodarczyk, Jerzy Ziętał.

2007

Rok 2007 to kilka wielkich wydarzeń, obok tradycyjnych imprez jak wszelakie regaty organizowane przez Klub na Cezdynie, odbył się także wielki rejs - druga w historii świętokrzyskiego żeglarstwa w pełni oceaniczna wyprawa, a pierwsza na tak dalekie wody - „Fart Race Islandia 2007”, poprowadzona przez kpt. Adama Rogalińskiego, z Klubowymi kadrami i uczestnikami, pod patronatem honorowym Wojewody Świętokrzyskiego oraz Prezydenta Miasta Kielc. Trasa wiodła z Cuxhaven w Niemczech przez Helgoland, dalej przez środek morza Północnego, północną Szkocję - Peterhead, cieśninę Pentland Firth, do Keflaviku na Islandii. Ten wielki wyczyn organizacyjny, logistyczny i żeglarski, dzieło całkowicie Klubowe, był zwieńczeniem wszelkich dotychczasowych działań, a zarazem wyrazem morskich ambicji Klubu. Wyprawa na Islandię, nawet w kategoriach ogólnopolskich może uchodzić za spore osiągnięcie. Niestety lokalne władze związku żeglarskiego zdaje się nie zauważyły takiej imprezy i nie pofatygowały się o zgłoszenie do konkursu „Rejs Roku”. Pewnie wychodząc z założenia, że to nie ich własne osiągnięcie. Po wyprawie wydano piękny album z opisem i zdjęciami oraz wrażeniami, odbyła się także, we współpracy z Biblioteką Główną Akademii Świętokrzyskiej, wspaniała wystawa zdjęć z wyprawy. Organizacja wystawy koordynowana była przez Iwonę Plucner. Ten rok to także jubileuszowe XX regaty Cezdyna 24, wielka impreza, wielu gości.

Do kalendarza imprez wprowadzono nowość: I Międzynarodowy sptyw kajakowy. Ta edycja odbyła się na rzece Lubrzance. Impreza zagościła na stałe w puli organizacyjnej Klubu. Sławek „Kawa” Wrona zorganizował charytatywny koncert zespołu EKT. Zawody zakończenia sezonu zmieniły nazwę na Comodus Cup. A tytułarny sponsor przekazał sporo sprzętu i nagród na kolejne imprezy. Współpraca z firmą Comodus trwała także w roku kolejnym. Warto odnotować majową Adriatycką Przygodę na ... 15 jachtów i blisko 140 osób, oraz niezwykle trudny, jesienny rejs na jachcie Zjawa IV do Kłajpedy. Istotne także stało się wielotygodniowe pływani Wojtka Wiszniewskiego w Chorwacji. Ten skomasowany staż pozwolił mu na zdobycie uprawnień jstm oraz zrobienie połowy stażu na stopień kapitana jachtowego. Klubowicze wzięli udział w zlocie żaglowców w Szczecinie oglądając to wydarzenie z pokładu jachtu Dryf. Koniec roku to zakup przez klubowych kolegów 18 letniego jachtu (z tego 16 lat na brzegu), a w zasadzie kadłuba i osprzętu. Po przewiezieniu do Kielc wielki remont, projektowanie i zabudowa tej oceanicznej jednostki.

Do Klubu przyłączyli się: Wojtek Bryś, Janusz Dreziński, Marek Gawęcki, Andrzej Kaczor, Piotr Krawczyk, Marcin Łukasiak, Sławek „Elektryk” Łukasiewicz, Przemysław Sroka, Krzysztof Wałczarz, Tomasz Wasiński, Ireneusz Wrębiakowski, Sławek „Kawa” Wrona, Piotr Wychowaniec, Aleksandra Zdeb.

2008

Rok zaczął się fatalnie. 03 stycznia zmarła nasza klubowa koleżanka Agnieszka Skrobicka, mając zaledwie 18 lat. Z wielkim smutkiem pożegnaliśmy ją wraz z wieloma znajomymi z różnych środowisk, w których była niezwykle aktywna.

Rok ten to kilka ciekawych inicjatyw. Przede wszystkim do kalendarza wszedł obok tradycyjnej chorwackiej majówki (na 16 jachtów i 144 osoby), także rejs wrześnieowy (na 6 jachtów i 52 osoby). W tym roku było to wybrzeże Chorwacji, ale już w kolejnych latach inne akweny, jako tradycyjny, wiele jachtowy rejs Klubu. Odbył się także rejs z Kanarów na Baleary, na wodach Grecji i na Karaibach, a także wodowanie i pierwsze rejsy na jachcie Pantai oraz rejsy na żaglowcu Zawisza Czarny. Odbył się także rejs sylwestrowy w Chorwacji.

Poza rejsowe działania to przede wszystkim kolejne w Kielcach szkolenie SRC wg. wymogów brytyjskich, szkolenie przeszło 14 osób z naszego Klubu oraz z Tarnobrzega. W tym roku, 12 lipca, odbyło się Walne Zgromadzenie Klubu, które wybrało nowe władze Klubu w składzie: Wojciech Wiszniewski – Komandor, Krzysztof Wałcerz – v-ce Komandor, Monika Kasprzyk – sekretarz – skarbnik, Andrzej Kaczor – członek zarządu, Iwona Plucner – członek zarządu.

II Międzynarodowy spływ kajakowy na rzece Lubrzance – od zalewu w Cedzynie do... mostu w Cedzynie. Może niewielka odległość, ale za to jako pierwsi przetarliśmy ten szlak kajakowy.

Klub zorganizował pierwsze zawody grup ratowniczych w Cedzynie. Impreza ta weszła na stałe do kalendarza klubowego oraz środowiska wodniackiego kielecczyny. Odbyły się także XXI Regaty Cedzyna 24 oraz inne tradycyjne imprezy jak regaty otwarcia, regaty zamknięcia sezonu, Zawody Adriatycka Przygoda, Dzień Dziecka na wodzie (impreza znakomicie przygotowana przez Andrzeja Kaczora), a Akademickie Mistrzostwa Regionu przeprowadzono po raz ostatni, ze względu na zmniejszające się zainteresowanie tą imprezą ze strony kieleckich uczelni i studentów. Jej historia póki co po ... 16 latach została zawieszona, w oczekiwaniu na powrót żeglarstwa na świętokrzyskie szkoły wyższe.

W tym roku zorganizowano także znakomite szkolenie na stopień sternika jachtowego. Część teoretyczna dostępna dla wszystkich zgromadziła sporą grupę – 10 osób. Szkolenie manewrowe odbyły 3 osoby i wszystkie one zaliczyły trudny egzamin. Część manewrowa odbyła się na jachcie Pantai.

Z inicjatywy Adama Rogalińskiego 20 lipca odbyło się na Cedzynie szkolenie dla kilkunastu klubowiczów z Indywidualnych Technik Ratownictwa Morskiego, które poprowadził Piotr Lewandowski ze szkoły „Morka”. Efektem szkolenia poza wiedzą i umiejętnościami była także ... 10 osobowa tratwa ratunkowa pozyskana do Klubu na kolejne szkolenia.

Bardzo istotnym zadaniem Klubu, z inicjatywy Huberta Długosza, było przyjęcie patronatu i opieki nad rejsiem dookoła świata Nataszy Caban. Natasza zwróciła się do Klubu o pomoc w newralgicznym momencie, gdy ... zabrakło środków na kontynuację przedsięwzięcia. Klub podjął się wsparcia wszelkimi możliwymi środkami tej niezwykle cennej inicjatywy. Rejs odbywał się bez przeszkód z szczęśliwym finałem w 2009 r. W tym roku, Marcin Banach uzyskał brytyjski stopień Yacht Master Offshore RYA, to wielkie osiągnięcie. W załodze Daru Młodzieży na pierwszym „dla cywilów” rejsie tego żaglowca jest obecny członek naszego Klubu – Sławek „Elektryk” Łukasiewicz.

Do klubu przyłączyła się spora grupa nowych żeglarzy: Eugeniusz Klaus, Karina Maciągowska, Piotr Molasy, Ewa Gonciarz, Ewa Koselnik, Zbigniew Skrobicki, Henryk Suchojad, oraz znany kielecki instruktor żeglarstwa Jeremi Segieciński.

2009

Rok 2009 obfitował w wiele ciekawych wydarzeń. Natasza Caban mając przerwę remontową w rejsie dookoła świata zgodziła się odwiedzić portowe miasto Kielce i zrobić dla naszego środowiska pokaz zdjęć z wyprawy. Podczas spotkania 2-go lutego opowiadała o rejsie oraz o inicjatywie jaką realizuje wraz z Fundacją Mimo Wszystko Anny Dymnej. Natasza będąc w ciekawych miejscach, zaprasza na pokład niepełnosprawnych podopiecznych Fundacji.

W ciągu roku Wojtek Wiszniewski uzyskał szlify kapitańskie.

Adriatycka Przygoda na 12 jachtów, wrześniowa edycja Adriatyckiej Przygody na 6 jachtów (także w Chorwacji), podobnie jak w roku poprzednim rejsy na Karaibach, Kanarach, w Grecji i wiele innych. Niemal wszystkie tradycyjne imprezy w Ośrodku Horn w Cedzynie także zostały przeprowadzone, a koronną imprezą były XXII Regaty Cedzyna 24.

Do kalendarza imprez na stałe zagościł Międzynarodowy spływ kajakowy rozpoczęcia sezonu. To już jego trzecia edycja - odbyła się na rzece Lubrzance, od mostu w Cedzynie, aż do mostu w Sukowie. Odbył się także spływ rzeką Kamienną do Wąchocka.

Powtórnie kielecki żeglarz Stasiu Kostkowski wystawił swój jacht s/y Dryf na sprzedaż. Tym razem grupa inicjatywna z Klubu uznała, że należy go kupić. Mimo zaawansowanych rozmów do transakcji nie doszło, gdyż armator powtórnie wycofał się z zamiaru sprzedaży jednostki.

Klub bierze udział w Zlocie żaglowców w Gdyni, oczywiście na PANTAI-u, jako gość co prawda, ale jednak widać nas podczas parady pod żaglami.

Do Klubu przyłączyła się Edyta Łyżwa.

2010

Rok 2010 to organizacja i prowadzenie wielu rejsów, m.in. Adriatycka Przygoda w Chorwacji na 12 jachtów i wielozałogowy rejs do Wenecji na 6 jachtach, kolejne rejsy w Grecji i na Bałtyku.

Niezwykle ważnym wydarzeniem była kolejna wizyta Nataszy Caban, tym razem po udanym zakończeniu samotnego rejsu dookoła świata. Natasza spotkała się ze środowiskiem żeglarskim Kielc, a także z Prezydentem Miasta Kielc, Marszałkiem Województwa, Starostą Powiatowym, Wojewodą Świętokrzyskim. Otrzymała także status Honorowego Członka Klubu HORN.

Wiele imprez wodnych na zalewie w Cedzynie nie odbyło się, gdyż ... spuszczone kolejny raz wodę z zalewu. Klub organizuje akcję „CZYSTA CEDZYNA 2010”, koordynatorem akcji jest Marcin Łukasiak. Akcja miała za zadanie oczyścić dno zbiornika ze wszelkich nieczystości. W akcji uczestniczyło kilkunastu klubowiczów i harcerze z 33 Kieleckiej Harcerskiej Drużyny Żeglarskiej „Pasat”. Patronat nad akcją obejmuje Marszałek Województwa, Gmina Górno oraz Przedsiębiorstwo Gospodarki Odpadami. Do akcji przyłączają się dzieci z lokalnych szkół. W akcji uczestniczy łącznie około 100 osób.

We współpracy z Biblioteką Główną Uniwersytetu Jana Kochanowskiego, Iwona Plucner zorganizowała w holach Wydziału Matematyczno - Przyrodniczego, wystawę fotografii z rejsów HORN-u z lat poprzednich. Adriatycka przygoda w Chorwacji zgromadziła 12 jachtów, a edycja wrześniowa 6 jachtów, na akwenie Adriatyku u wybrzeży Słowenii, Włoch i Chorwacji. Do kajakowych dokonań zaliczyć trzeba IV Międzynarodowy spływ kajakowy na rzece Lubrzance.

W połowie roku dotarła do nas smutna wiadomość. Oto 26 lipca na Sycylii na wieczną wachtę odszedł Andrzej Gębuś. Przyjaciel naszego Klubu, ostatni Komandor Klubu Turystyki Wodnej PTTK „Mewa”. Wraz z odejściem Andrzeja, a po niemal 50-latach zakończyła się historia tego niezwykle zasłużonego Klubu. Trzeba mieć nadzieję, że dzieło wspólnych poprzedników zostanie ponownie podjęte i kontynuowane, a pamięć o takich ludziach jak Andrzej właśnie pozostanie nie tylko w sercach przyjaciół, ale także w postaci kontynuacji działań, które prowadził.

Członkowie Klubu zorganizowali szkolenie na stopień sternika jachtowego na jachcie s/y Syrenka, na wodach Zatoki Gdańskiej, które szczęśliwie zostało zakończone przez sporą grupę - 8 osób, z tego 5 osób z Klubu (Marcin Łukasiak, Monika Kasprzyk, Piotr Wychowaniec, Paweł Majka, Edyta Łyżwa), 2 osoby to bliscy sympatycy Klubu - Jarek Kostecki i Rafał Skrzypiński. Nowa kadra w planach ma zasilić szeregi skipperów w kolejnym sezonie nawigacyjnym.

Do programu działania Klubu weszła impreza - rejs wielozałogowy na Wielkich Jeziorach Mazurskich pod nazwą „Horn Rodzin”. Bandera zawisła na kilku jachtach z członkami Klubu i z ich rodzinami. Impreza wywodzi się z załogowych rejsów organizowanych przez Tomka Tyrę i Rafała Frankiewicza od 2007 roku. Jednak teraz przybrała w pełni klubowy charakter. Impreza będzie kontynuowana w kolejnych latach.

Kapitańskie szlify uzyskał Krzysztof Reszke, zaś jachtowych sterników morskich: Rafał „Franek” Frankiewicz i Sławek „Elektryk” Łukasiewicz, po rejsie na morze Północne jachtem s/y Polonus.

W listopadzie odbyło się kolejne szkolenie SRC wg. wymagań brytyjskich, w którym uczestniczyło 15 osób, wszyscy zaliczyli egzamin z wynikiem pozytywnym.

Pod koniec roku dwaj członkowie Klubu – Wojtek Wiszniewski i Jerzy Ziętał wzięli udział w rejsie dookoła przylądka Horn na jachcie Selma Expeditions. Tym samym jako pierwsi w Klubie zrealizowali rejs – marzenie większości żeglarzy.

Po kursie na stopień żeglarza jachtowego, brawurowo poprowadzonego przez Jeremiego Segiecińskiego we współpracy z Tarnobrzeskim Okręgowym Związkiem Żeglarskim, do klubu przyłączyli się: Marlena Jabłońska, Jacek Jabłoński, Piotr Jasiński, Andrzej Niepielski, Sylwester Stradowski. A jako członek honorowy – Natasza Caban.

2011

Z początkiem roku dociera do nas porażająca informacja. Zmarł nasz klubowy kolega Jerzy Lejawa, człowiek nie przeciętny o pogodnym usposobieniu, znawca archeologii i historii, turysta, podróżnik, żeglarz, a dla nas wszystkich znakomity kolega. 8-go stycznia delegacja Klubu w składzie Adam Rogaliński, Krzysiek Reszke i Iwona Plucner zawożą proporzec Klubu, z którym pływał Jerzy, na miejsce jego wiecznego spoczynku. Warto wspomnieć, że Jerzy przyłączył się do Klubu już w 1992 r. i tu właśnie rozpoczął realizację pasji swego życia – żeglowanie. Tu także stał się armatorem kolejnych kilku jachtów – od plażowego - Quatro, przez otwarte pokładowy Muto, po kabinowy - Piecuszek, także w Klubie odbył swe jachtowe wyprawy, zaczynając od zalewu kieleckiego, przez Cedzynę, szlak Wielkich Jezior Mazurskich, wreszcie na wyprawach morskich w Chorwacji kończąc.

Otwarcie roku to realizacja nowej inicjatywy. Klub zorganizował dla środowiska wodniaków I Świętokrzyski Bal Żeglarzy. Koordynatorem imprezy był Marcin Banach, a spotkanie zgromadziło ponad 100 osób.

Międzygalaktyczny spływ kajakowy odbył się na rzece Czarna Nida. Jest to już V edycja tego spływu - Lubrzanek mamy już opływając, przed nami cała Nida.

Klub dokonał zakupu 2, mocno okradzionych z osprzętu jachtów kabinowych typu Conrad 600 z przeznaczeniem do pływania i szkolenia na Cedzynie.

Dorobek 20-lecia działalności Klubu został zaprezentowany na Sesji Rady Miejskiej w Kielcach.

Do końca sierpnia 2011 roku odbyło się kilka rejsów, m.in. Adriatycka Przygoda na 9 jachtów, kilka rejsów w trudnych warunkach na jachcie Pantai i dwutygodniowy rejs na jachcie Dryf po Bałtyku zachodnim. Rejs ten to także pierwsze prowadzenie jachtu morskiego przez Sławka „Elektryka” Łukasiewicza, który również w tym sezonie uzyskał uprawnienia LRC. Mimo braku informacji o stanie wody w zalewie w Cedzynie i zapowiedziach jej braku w całym sezonie, zorganizowano dzień dziecka nad Cedzyną i zawody Adriatycka Przygoda. W sierpniu odbył się także tradycyjny rejs „Horn Rodzin” po Mazurach, bałtyckie rodzinne pływanie na Pantai-u z... 15 miesięczną przyszłą klubowiczką – Anią Rogalińską, a we wrześniu rejs po Balearach i rejs po wodach północnej Chorwacji w ramach rozszerzania poznanych przez naszych klubowiczów akwenów.

Do Klubu przyłączył się Bartosz Czajkowski z Poznania, który także w sierpniu przeszedł szkolenie i egzamin na stopień sternika jachtowego, szkoląc się na jachcie Chiron, u znanego kieleckiego żeglarza z poprzedniego roku – Jarka Syksa, a także Andrzej i Beata Cudzik, Krzysiek Roman, Jarek Stępiński z Ełku /otwierając tym samym oddział mazurski/.

2012

Z początkiem roku uprawnienia jachtowego sternika morskiego odebrał Andrzej Kaczor, wychowanek klubu, który swą żeglarską karierę zaczął od klubowego szkolenia na stopień żeglarza jachtowego. Gratulujemy i życzymy dalszych sukcesów.

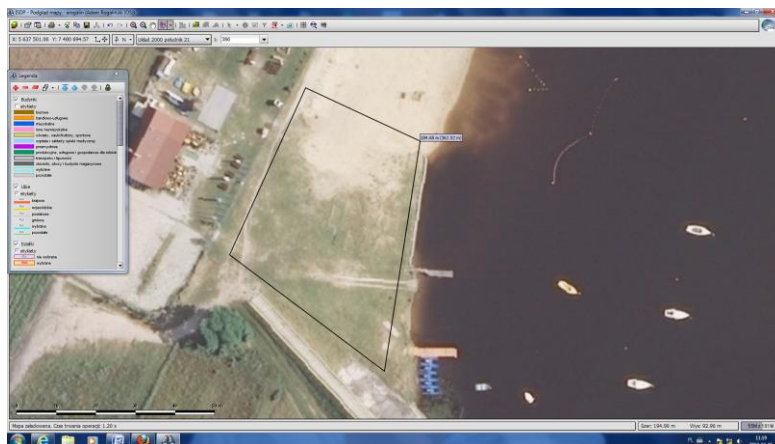


Styczeń – II Bal Żeglarza zorganizowany przez kol. Marcina Banacha zgromadził blisko 100 osób. Podczas II edycji Balu gościliśmy Panią Wojewodę Bożentynę Pałkę – Korubę, Pośła Lucjana Pietrzczyka, Wójta Gminy Górno Przemysława Łysaka. Pani Wojewoda odczytała Zarządzenie Prezydenta RP o nadaniu brązowego Krzyża Zasługi założycielowi i działaczowi klubu – kol. Adamowi Rogalińskiemu. To miłe wyróżnienie tak dla

Adama jak i dla całego Klubu. Cieszymy się, że nasze działania są zauważane, a wkład w codzienne działanie społeczności lokalnej uznane za wartościowe.

Kwiecień – na pozyskanym od Skarbu Państwa kawałku gruntu w Cedzynie chcieliśmy postawić profesjonalny ośrodek. Jednak Klub nie zgromadził odpowiedniej sumy potrzebnej na realizację tego zamierzenia. Właściciele pobliskiego ośrodka, mimo całkowitego zaprzestania swojej działalności, nakazali wszystkim żeglarzom wyniesienie się. Ten fakt zadecydował o organizacji na naszym terenie własnej bazy, kontenerowo - garażowej. Jest to spore przedsięwzięcie. Ogrodzenie, bramy, furtki, ustawienie kontenerów i garaży, przeniesienie kilkunastu sztuk sprzętu żeglarskiego, postawienie słupów energetycznych, pociągnięcie linii energetycznej – wszystko w jeden weekend. W budowie brało udział wielu ludzi, ale na szczególne wyróżnienie zasługują ci, którzy nie tylko popracowali, ale i organizowali front robót, załatwiali dokumenty, organizowali kontenery, dostarczyli lekki i ciężki sprzęt: Sławek „Kawa” Wrona, Jerzy Ziętał, Marcin Łukasiak, Piotr „Qba” Cieślak, Adam Rogaliński. Lista zaangażowanych w budowę pewnie liczyła by ze 20 nazwisk, co świadczy o tym, że Klub ma się dobrze, a gdy pojawiają się wyzwania jest na kogo liczyć.

Majówka w Chorwacji na 52 osoby – 6 jachtów, skiperzy Bartek Czajkowski, Krzysiek Reszke, Andrzej Kaczor, Marcin Łukasiak, Staszek Pałęta, Jerzy Ziętał. Rejs ciekawy choć z małą ilością wiatru, za to z słońcem na okrągło. Odwiedzono pomijany w ostatnich latach Vis. Ten rejs także 10 – lecie klubowych majówek w Chorwacji. Wszystko zaczęło się co prawda w 2001 r., ale na dobrą sprawę w pełni klubowy rejs majowy to 2002 r. zatem ... 10 lat minęło, 10 lat wspaniałych rejsów, wspaniałych ludzi i wspaniałych wrażeń. Małe podsumowanie tej imprezy oraz wrześniowych rejsów na wodach



Adriatyku, będących często pierwszym krokiem w morskiej karierze – 136 jachtów i 1204 osoby. Imponująca liczba.

Szkolenie motorowodne na stopień sternika i starszego sternika motorowodnego - Piotr Molasy zafundował szkolenie po kosztach, a nawet poniżej kosztów dla wszystkich klubowiczów, którzy przyłożyli się do budowy bazy kontenerowej Klubu. To miłe, że tak uhonorował klubowych kolegów.

Maj to także kolejny spływ kajakowy na Czarnej Nidzie, zorganizowany przez Sławka „Kawę” Wronę z wydatną pomocą Sławka Łukasiewicza. Skład w postaci 29 kajaków. Przejście przez spiętrzenie pod młynem, bystrza, leniwe zakola, zakończenie z przytopieniem ostatniego kajaka – organizatora - to atrakcje tej udanej imprezy.

Czerwiec. Rejs do Petersburga – koordynator – nasz przyjaciel - Zenon Mach. Zenek, mimo sporego doświadczenia żeglarskiego dopiero, gdy popływał z naszym Klubem w kilku rejsach, zdecydował się na objęcie funkcji Kapitana. Najpierw w klubowej ekipie na wrześniowym rejsie w roku 2011. Teraz przygotował ciekawy rejs na wschód. Perła Bałtyku jaką jest Petersburg zaparła dech w piersiach wszystkim uczestnikom. Mimo, że wielu z nich było w Rosji nie jeden raz, to jednak to miasto wywarło ogromne wrażenie. Opisy ciężkich odpraw granicznych i ogromnej biurokracji należy włożyć między bajki. Wszystko poszło sprawnie i elegancko, a kilka dni spędzonych w uroczym mieście warte jest nawet ciężkiej sztormowej żeglugi. Zmiana załogi nastąpiła w Tallinie, po drodze „padł” wirnik pompy wody od jachtowego Yanmara, na szczęście serwis znajdował się po drugiej stronie zatoki, czyli w Helsinkach. Pierwszy etap z powodzeniem poprowadził z klubową załogą Wojtek Wiszniewski, drugi - niezawodny Hubert Długosz, kolejny – już lipcowy - Zenek Mach z załogą z klubu – właściciela jachtu „Kneź”, na którym wyprawa się odbyła.



Rejs barkami po kanałach Francji. Od kilku lat wielu skiepprów oraz ich załogi wskazywały, że rejs na kanałach Francji był by ciekawą alternatywą. Nowa impreza w harmonogramie Klubu pojawiła się za przyczynkiem głosów osób, które ... na wyprawę się nie zdecydowały. Zdumiewające, że najbardziej głosujący, że trzeba taką imprezę zrobić, nawet nie rozważali możliwości uczestnictwa. Wyjazd został zorganizowany dla 20 osób na 2

barkach 13 metrowej z 12 osobami i 10 metrowej z 8 osobami. Barki poprowadzili Adam Rogaliński i doświadczony motorowodniak Eugeniusz Klaus. Piękne okolice Wogezów na kalane Mozela – Ren i na kanale Sarry zrobiły wrażenie, 56 śluzowań, pochylnia podnosząca 2 barki cumujące w wielkiej „wannie” na wysokość 44,5 metra, dwa tunele o łącznej długości 3 km, kanał przechodzący pod mostami i ... na mostach, to atrakcje rejsu. Wrażenie zrobił odcinek przechodzący na grobli w środku jeziora, które po obu stronach było około 6 m niżej. Małe wsie i miasteczka i wspaniała przyroda to elementy niezwykle ciekawe. W drodze powrotnej zahaczyliśmy wszyscy o Strasbourg.



Dzień Dziecka na wodzie, to już XVII edycja tej imprezy. Koordynowana tym razem przez pozostającego na miejscu Marcina Łukasiaka. Znaczna część klubowiczów była w tym czasie na rejsach do Petersburga i na barkach we Francji. Mimo to udało się zgromadzić znaczną ilość osób do organizacji zabaw i gier, a także do poprowadzenia

jachtów i motorówek z dziećmi. Kolejna edycja, mimo nie najlepszej pogody, udała się znakomicie. Ta impreza jest już naszą specjalnością od dwudziestu lat.

Po szkoleniu i egzaminie na stopień sternika jachtowego, uzyskali go: Krzysztof Roman, Andrzej Niepielski, Andrzej Cudzik, Jacek Jabłoński, Sylwek Stradomski, Przemek Sroka. Można się spodziewać, że przynajmniej część z nich w roku przyszłym poprowadzi swoje pierwsze rejsy morskie.

Pani Wojewoda Bożentyna Pałka-Koruba zaprosiła do siebie na spotkanie poświęcone dalszemu losom zalewu w Cedzynie przedstawicieli samorządów Masłowa i Górna oraz v-ce Marszałka Województwa oraz zarządzającego tamą oraz silna grupa z Klubu HORN. W spotkaniu uczestniczył poseł Lucjan Pietrzczyk. Efektem narady jest ustalony dalszy plan działania dla Cedzyny. To kolejny plan, który może się udać zrealizować, jeśli wszyscy uczestnicy zechcą współpracować.

Lipiec. Tradycyjna impreza - Adriatycka Przygoda odbyła się już po raz dwunasty. Ekipa organizacyjna już od rana przygotowywała naszą bazę kontenerową do spotkania. Jak nigdy było więcej chętnych niż bieżących prac, stąd dodatkowo udało się pospawać zniszczone elementy bramy i furtki, a także przygotować do remontu jeden z jachtów. Na same zawody zjechało ponad 30 osób. Zawody przeprowadziła ekipa sędziowska w składzie: Adam Rogaliński - organizator i koordynator imprezy oraz sędzia główny, Krzysztof Reszke - sędzia liniowy, Marcin Łukasiak - sędzia techniczny, Hubert Długosz - komisarz prawny, Anna Parandyk - sekretarz. Startowało łącznie 5 drużyn, które rywalizowały w 8 konkurencjach. Zawody zakończono tradycyjnym ogniskiem do niedzielnego poranka.

Początek lipca to także rejs poprowadzony przez Sławka „Elektryka” Łukasiewicza jachtem Dryf ze Szczecina na Bornholm, dalej przez Dziwnów do Szczecina. Zaliczone porty i płycizny to mocne, nowe doświadczenia w prowadzeniu rejsów.

Ostatnie dni lipca to rejs Pantai-em po polskim wybrzeżu. Rejs poprowadzony przez Adama Rogalińskiego z załogą w składzie Artur Kaim i Zbyszek Peciak, gościnnie także Jarek Kusterski z rodziną. Początek sztormowy, a potem upały bliskie 30 stopni. Mimo to dorsze brały jak nigdy, więc dieta opierała się głównie na nich z dodatkiem flądry, śledzia i belony, wszystko świeże, prosto z wody. Połowy, jak i cały rejs - bardzo fajny. Odpowiedni czas, pogoda oraz odpowiedni skład pozwolił na wypoczynek i relaks na lekko rozkołysanym morzu.

Sierpień to bardzo udany rejs pod hasłem „Horn Rodzin” na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. 8 dużych luksusowych jachtów z załogami koleżeńsko rodzinnymi to obraz możliwości i potrzeb środowiska w zakresie organizacji rejsów śródlądowych.

Wrzesień - kolejny rejs w Chorwacji. Tym razem Adam Rogaliński, Jerzy Ziętał, Bartek Czajkowski, Marcin Łukasiak i Andrzej Kaczor poprowadzili swe jachty z łącznie 43 osobami do mniej znanych portów takich jak m.in. Veli Rat, Veli Iż, Vela Panitula, Murter, Biograd. Rejs ten był kolejnym sukcesem organizacyjnym, szkoleniowym i turystycznym. Od lat właśnie chorwackie rejsy są startem żeglarskich karier naszych skiperów, tu także poznajemy naszych przyszłych klubowiczów. Zapewne w kolejnym roku kilka osób z ekipy „chorwackich rejsów” przyłączy się Klubu.

W listopadzie odbyło się Walne Zgromadzenie Klubu, gdzie wybrano nowy Zarząd w składzie Komandor - Wojciech Wiszniewski, v-ce komandor - Marcin Łukasiak, skarbnik - Monika Kasprzyk, sekretarz - Sławomir Wrona, członek zarządu - Jacek Woźniak. Komisja rewizyjna to - Krzysztof Reszke, Rafał Kozieł i Mariusz Zemlik.

Rok 2012 to także pozyskanie kolejnej Omegi. Walnie do zakupu przyczynił się przyjaciel Klubu - Michał Garmulewicz.

Do Klubu przyłączyli się w tym roku także Mariusz Zemlik, Rafał Kozieł, Adrianna Stokowiec, Grzegorz Stokowiec, Agnieszka Surgiel i Piotr Surgiel.

2013

Rok zaczął się obiecująco. Szkolenia zimowe zgromadziły znaczącą ilość uczestników, co świadczy o rosnącym zainteresowaniu otwartych spotkań zimowych mających charakter nie tylko towarzyski, ale przede wszystkim są dowodem na potrzebę podnoszenia kwalifikacji i wiedzy. Styczeń to Rejs Morsów na Zawiszy Czarnym w którym uczestniczą klubowicze: Marcin Łukasiak, Marcin Banach, Sławek

Łukasiewicz, Kinga Łukasiewicz, Mariola i Rafał Frankiewicz. Rafał Frankiewicz i Marcin Banach zostają starszymi wachty na tym rejsie.

III Świętokrzyski Bal Żeglarski organizowany przez Marcina Banacha w Hotelu Kameralnym odbył się tradycyjnie w lutym. Bal cieszy się dużym zainteresowaniem, a frekwencja wynosi 90 osób.

Kolejny rejs na Zawiszy Czarnym tym razem organizowany przez kieleckich harcerzy ze szczepu tegoż patrona. Oficerami wachtowymi rejsie są Wojtek Wiszniewski i Marcin Banach. Rejs odbywa się po Bałtyku.

Tradycyjna majówka w Chorwacji. Organizator i skiper Adam Rogaliński oraz skiperzy Jerzy Ziętał, Bartek Czajkowski, Marcin Łukasiak, Andrzej Kaczor, Jacek Jabłoński poprowadzili swe jachty z łącznie 58 osobami po zakamarkach środkowej Dalmacji. Rafał Frankiewicz w tym samym czasie zorganizował i poprowadził 2 tygodniowy rejs wokół wysp Egadzkich.

Rejs etapowy jachtem Pantai na Morze Białe, na wyspy Sołoweckie przez kanał Białomorski – koordynator – nasz przyjaciel z Gdańska – Zenek Mach. Na początek, etap Gdańsk - Perła Bałtyku jaką jest Petersburg. Drugi etap Petersburg – jeziora Onega i Ładoga - kanał Białomorski – wyspy Sołoweckie. Kolejny etap – powrotny, czwarty – powrót z Petersburga do Gdańska. Kanał Białomorski to niezwykle miejsce – historyczny, gigantyczny kanał przez tajgę, łączący wody Bałtyku z morzem Białym. Inwestycja okupiona krwią dziesiątek tysięcy budowniczych przez lata była nie dostępna dla kogokolwiek. Do dziś ledwie kilka jachtów miało możliwość przepłynięcia tym szlakiem. Dzięki zaangażowaniu Zenka Macha udało się to zrobić aż dwu krotnie. Dodatkowe atrakcje to Wyspy Sołoweckie – miejsce kaźni więźniów politycznych i kryminalnych. Choć tych pierwszych było zdecydowanie więcej. Dziś miejsce to zwrócono cerkwi prawosławnej. Zabudowania powoli wracają do świetności sprzed lat. Dla Prawosławia miejsce to jest jak dla nas sanktuarium częstochowskie. Inne atrakcje rejsu to wyspy Walam, Kiži, gigantyczne jeziora Ładoga i Onega, rzeki Świr i Newa. Polecamy te tereny każdemu, choć uprzedzamy – organizacyjne problemy będą gigantyczne. Nadal to teren trudno dostępny.

Połowa maja to uruchomienie naszej wypożyczalni sprzętu wodnego. Nadzór bieżący przypadł w udziale Jackowi Woźniakowi, on także zorganizował maszt sygnałowy, na którym podniesiono klubowa banderę. W dyspozycji mamy stare, metalowe rowery wodne, dwa 2 osobowe plastikowe, 2 kajaki, jachty omega. Sprzęt jest wiekowy i wysłużony, ale spełnia swoją rolę i jest bezpieczny. Obsługa wypożyczalni to klubowicze działający społecznie. Dzięki tej inicjatywie wrócili użytkownicy akwenu nad brzeg zalewu. Znowu pojawili się wypoczywający, pojawiły się rodziny i młodzież. XVIII edycja Dnia Dziecka na wodzie. Koordynowana tym razem przez Krzysztofa Reszke. Organizacja znakomita, udało się zgromadzić znaczną ilość osób do przeprowadzenia zabaw i gier, a także do poprowadzenia jachtów i motorówek z dziećmi.

Czerwiec to VII klubowy spływ kajakowy pod nazwą III Między galaktyczny spływ kajakowy organizowany jak zwykle przez Sławka Wronę. Trasa spływu przebiegała rzeką Nidą z Tokarni do Mokrska a uczestniczyło w nim 25 kajaków. Spływ zakończył się tradycyjnym ogniskiem z wykwintnym poczęstunkiem i śpiewami przy akompaniamencie gitar.

Kolejny rejs Pantai-em – tym razem polskie wybrzeże. Prowadzący – Rafał Frankiewicz. Lipiec to także tradycyjna impreza - Adriatycka Przygoda, odbyła się już po raz XIII. Ekipa organizacyjna już od rana przygotowywała naszą bazę kontenerową do spotkania. Na same zawody zjechało ponad 40 osób. Zawody przeprowadziła ekipa sędziowska w składzie: Adam Rogaliński – organizator i koordynator imprezy oraz sędzia główny, Krzysztof Reszke – sędzia liniowy, Marcin Łukasiak – sędzia techniczny. Startowało 6 ekip rywalizujących w 9 konkurencjach. Zawody zakończono tradycyjnym ogniskiem do niedzielnego poranka.

Sierpień to bardzo udany rejs pod hasłem „Horn Rodzin” na szlaku wielkich jezior mazurskich. 6 dużych luksusowych jachtów na północy, 6 na południu, dodatkowe 3 załogi naszych „harcery”. Całość z załogami koleżeńsko rodzinnymi.

Sierpień to także kolejna wyprawa, tym razem barką po wodach wokół Berlina czyli Duża Pętla Zaodrza zrealizowana i poprowadzona przez Sławka „Elektryka” Łukasiewicza.

W tym samym czasie Wojtek „Wasył” Wiszniewski poprowadził rejs na Pantai-u po wodach przybrzeżnych pogranicza polsko - niemieckiego. Urokliwe przystanie, rozlewiska i miasteczka zachęcają do powrotu na te tereny w latach kolejnych. Koniec sierpnia to rejs Adama Rogalińskiego Pantai-em na trasie Świnoujście – Gdańsk z odwiedzeniem Dziwnowa, Ustki, Władysławowa i Helu.

Wrzesień w Chorwacji na 48 osób – 6 jachtów, skiperzy Krzysiek Reszke, Sławek „Kawa” Wrona, Marcin Łukasiak, Jerzy Ziętał, Adam Rogaliński, Michał Wamej. Koordynatorem i organizatorem był Adam Rogaliński. Rejs ciekawy ze względu na akwen. Część ekipy żeglowała po wyspach Kvarneru, a część opływała porty zachodniego wybrzeża Istrii. Umag, Novi Grad, Rovnij, a zwłaszcza mały port Vrsar zasługują na zdecydowanie większą uwagę. W tym samym czasie, 3 skiperów Hornu: Rafał Frankiewicz, Wojciech Wiszniewski i Marcin Banach eksplorują wyspy w archipelagu Kornatii.

Wrzesień to prestiżowe XXIV regaty Cedzyna 24h świetnie zorganizowane przez Jacka Jabłońskiego i Sylwestra Stradowskiego przy wsparciu firmy Gloria Maris, Piotra Molasego. Impreza przyciągnęła spora ilość żeglarzy i udała się doskonale.

W listopadzie, w pochmurne dni Sławek Łukasiewicz, Rafał Frankiewicz, Marcin Banach, Piotr Wychowaniec i Paweł Majka uczestniczą w rejsie oficerskim na Zawiszy Czarnym, pocąc się strasznie przy ciągłym wykonywaniu manewrów, przy stawianiu i zrzucaniu żagli, sterowaniu, nawigowaniu... jak szkolenie to szkolenie.

Pod koniec listopada Rafał Frankiewicz organizuje w restauracji „Parkowej” imprezę Andrzejkową na ponad 40 osób. Lokal nie jest duży, więc ta ilość osób szczelnie go wypełniła. Doskonała zabawa i znakomite wykwintne potrawy umilają czas biesiadnikom.

W grudniu Klub uczestniczył po raz drugi w akcji Szlachetna Paczka. Koordynatorem został powtórnie Marcin Łukasiak i Krzysztof Reszke. Akcja pozwoliła na przekazanie paczek o wartości znacznie przekraczającej 1,7 tys. zł. Była to prawdopodobnie największa „paczka” w Województwie Świętokrzyskim, przekazana jednej rodzinie.

W grudniu odbyło się tradycyjne klubowe spotkanie opłatkowe w klubie CKM zorganizowane przez Marcina Łukasika.

Koniec roku to ważna decyzja – rozpoczęcie projektowania Ośrodka Sportów Wodnych HORN w Cedzynie przy tamie. Na wydzierżawionym terenie (3000 m²) ma powstać budynek klubowy z gastronomią, tarasem widokowym, salą klubową, sanitariatem dla gości i obsługi, pokojami gościnnymi i salą szkoleniową. Obok ma stać trzy częściowy hangar na sprzęt. W hangarze planuje się umieścić sanitariaty dla gości, prysznic, bosmankę. Mimo posiadania w składzie klubu wielu osób zajmujących się sprawami budowlanymi nikomu nie udało się znaleźć projektantów, którzy podjęli by się zaprojektowania ośrodka, a jednocześnie by klub nie zbankrutował by przy tym działaniu. Adam Rogaliński podjął się wyszukania kilku projektantów w cenach poniżej 10 tys. zł. Po rozmowach z kilkoma biurami projektowymi i projektantami indywidualnymi przedstawił 3 rekomendacje, a Krzysztof Reszke, który podał się konsultowania szczegółów projektu wskazał na konkretną osobę, a następnie przeprowadził rozmowy dotyczące warunków wykonania zlecenia, w tym kosztów i zakresu projektu.

Rok 2014

Rok zaczął się od intensywnych uzgodnień zakresu projektu. Nad tematem działają: budowlaniec – Krzysztof Reszke, urbanista – Rafał Kozieł. Już na początku lutego zostaje przekazane zlecenie na wykonanie projektu części kubaturowej wraz z konstrukcją i projektem zagospodarowania terenu architekt Pani Marioli Korczak - Madej. Po rezygnacji liderów projektu z kontynuowania dozoru prac pojawił się problem co do zakresu projektu, wcześniejszych uzgodnień i braku osób znających się na sprawach budowlanych. W trakcie prac okazało się, że pozyskana decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu jest niewłaściwa, nie obejmuje wnioskowanego terenu, a jej zapisy praktycznie uniemożliwiają budowę ośrodka. Dokonano zmian tej decyzji. Już w trakcie prac projektowych (II kwartał roku 2014) Klub pozyskał do zaprojektowania części elektrycznej klubowicza Jarka Stepińskiego, a do części wod-kan. klubowiczów Pawła i Ilonę Śmiech. Część elektryczna została

przekazana projektantce w grudniu 2014. Część wod-kan. Ma zostać zakończona w pierwszym kwartale 2015 r.

W styczniu rozpoczyna się tzw. „szkolenie zimowe” koordynowane przez Wojciecha Wiszniewskiego. Na początek – mocne wejście – piękna prezentacja „100-ką przez Atlanty” – relacja z samotniczego rejsu Szymona Kuszyńskiego sklejkową, niewiele ponad pięciometrową żaglówką przez ocean, a w załodze 2-osobowej – powrót do Europy. Niezwykłe wyzwanie i niezwykła przygoda, tym bardziej, że dzielni żeglarze samodzielnie wykonali swój jacht. Niestety spotkanie to było pierwszym i jedynym z serii zimowych spotkań szkoleniowych. Warto zastanowić się nad lepszą koordynacją w przyszłości.

IV Świętokrzyski Bal Żeglarski zgromadził prawie 80 uczestników. Odbył się w salach Hotelu Kameralnego w Kielcach. Organizatorem był Marcin Banach, a wspomógł go Krzysztof Reszke.

Marzec – rozpoczęcie kursu przygotowującego do egzaminu na stopień żeglarza jachtowego. Koordynatorem szkolenia był Marcin Łukasziak. Teorię poprowadzili Sławek Łukasiewicz, Marcin Banach, Janusz Marcinkowski, Adam Rogaliński i Piotr Molasy. Zajęcia praktyczne na wodzie poprowadzili dodatkowo: Marcin Klikowicz, Rafał Frankiewicz, Wojciech Wiszniewski, Andrzej Kaczor, Marcin Łukasziak, Jacek Woźniak, Jerzy Ziętał, Stasiu Pałęga. 20 uczestników w sali Głównej Biblioteki Uniwersytetu Świętokrzyskiego zaczęła część teoretyczną, a na zalewie w Cedzynie kontynuowana była część praktyczna szkolenia. Szkolenie zakończyło się egzaminem w dniu 24 maja. 16 osób przystąpiło do egzaminu przed komisją powołaną przez Polski Związek Żeglarski organizowaną przez Piotra Molasego. Zdali wszyscy, z bardzo dobrymi wynikami. Część teoretyczna zaskoczyła egzaminatorów, bo mimo dość wyśrubowanych wymagań i trudnych pytań kursanci poradzili sobie znakomicie. Praktyczna część egzaminu także przebiegła bardzo dobrze i członkowie komisji egzaminacyjnej wysoko ocenili jakość szkolenia, co dla kadry było tym bardziej satysfakcjonujące, zważywszy, że w organizacji szkolenia i egzaminu intensywnie próbował przeszkadzać „przyjaciół Klubu” z lokalnego związku żeglarskiego, który jak zwykle nie mógł pogodzić się z faktem, że nie jest już monopolistą.

W Pałacyku Zielińskiego Sławek Wrona przygotował projekcję filmu Antarktyczna podróż sir Ernesta Shackletona. Ciekawy film przyciągnął około 25 osób.

W kwietniu trwa intensywny praktyczny kurs szkoleniowy na Cedzynie, a niektórzy skiperzy przygotowują się na kolejną majówkę w Chorwacji. Marcin Łukasziak i Sylwek Stradowski wodują 1 raz na Cedzynie jacht regatowy Ania. Jacht pojawił się u nas, gdy klubowicz Eugeniusz Klaus uznał, że jednostka ta będzie na Cedzynie dobrze wykorzystana i ... sprezentował ją Klubowi. Po testach nautycznych jacht okazał się doskonałym uzupełnieniem klubowego sprzętu pływającego.

Maj – tradycyjna majówka w Chorwacji, koordynatorem i organizatorem był Adam Rogaliński – 2 autokary, kilka załóg dojeżdżających samochodami, 10 jachtów. 104 osoby. Skiperami byli: Adam Rogaliński, Eugeniusz Klaus, Jacek Jabłoński, Marcin Łukasziak, Bartek Czajkowski, Jerzy Ziętał, Rafał Frankiewicz, Andrzej Cudzik, Janusz Marcinkowski, Andrzej Kaczor, Wojtek Wiszniewski. Trasa to porty od Dubrownika po Vis i Rogoźnicę. Dodatkowo, w tym samym czasie dwie klubowe załogi z Marcinem Banachem i Krzysztofem Reszke popłynęły z Pomeru do Wenecji. 2 tygodnie później Rafał Frankiewicz zorganizował i poprowadził tygodniowy rejs wokół Malty. Razem rejsy majowe na „ciepłych” wodach zgromadziły około 130 osób !!!

31 maja – XIX edycja imprezy Dzień Dziecka na wodzie. Koordynatorem był Krzysztof Reszke, a w znaczącym stopniu do organizacji włączył się Marcin Łukasziak oraz Piotr Molasy i firma Gloria Maris. Uczestniczyło około 120 dzieci i młodzieży z Kielc i okolic. Klub stanął na wysokości zadania, a zaangażowanie dużej grupy ludzi pozwoliło na pozyskanie sponsorów, którzy sfinansowali ponad 200 porcji na grilla oraz liczne nagrody rzeczowe. Pływanie na 4 jachtach żaglowych oraz motorówce było wielką atrakcją dla dzieci, a podziękowaniem dla zapracowanych organizatorów były wielkie uśmiechy licznie przybyłych. Bezpieczeństwa na wodzie pilnowali przyjaciele z Świętokrzyskiego WOPR.

Monika Kasprzyk na własną prośbę, z powodów zawodowych rezygnuje z funkcji skarbnika klubowego. Do zarządu na wchodzi Krzysztof Roman biorąc na siebie oprowadzenie spraw finansowych.

Wraz z początkiem czerwca rusza seria rejsów na jachcie Pantai – tym razem polskie wybrzeże, zachodni Bałtyk, przedśrodek morza Północnego. Skiperami są Jerzy Ziętał, Adam Rogaliński, Eugeniusz Klaus, Marcin Banach, Zenek Mach, Wojtek Wiszniewski, Rafał Frankiewicz oraz gościnnie Andrzej Pacanowski.

7 czerwca odbył się kolejny, VIII klubowy spływ kajakowy, w nowym nazewnictwie IV Międzygalaktyczny Spływ Kajakowy – jeszcze na Nidzie. Sławek Wrona jak zwykle przygotował sporo atrakcji i zgromadził na starcie 33 kajaki, czyli 66 osób!!! Spływ zakończony w Pińczowie został dodatkowo, jak zwykle uatrakcyjniony spotkaniem w Brzezinach, grill, ognisko i śpiewy do rana.

Czerwiec to nie tylko pływanie morskie. Na Mazurach sezon także się rozpoczął więc, Rafał Frankiewicz, Jacek Jabłoński i Marcin Łukasik jako skiperzy prowadzą tygodniowy rejs na tych pięknych jeziorach.

29 czerwca to dzień w którym skiper klubowy Jurek Ziętał wraz z załogą zaczyna wodną eksplorację Peloponezu, czyli „Grecką przygodę”.

Z początkiem lipca dzięki współpracy Świętokrzyskiego Wodnego Pogotowia Ratunkowego, Gminy Górno i Klubu Horn rusza strzeżone miejsce do kąpieli na naszym terenie. Duże zasługi w organizacji kąpieliska należą się Piotrowi Molasemu.

Powstaje także stałe przyłącze energetyczne do ośrodka tzw. ziemne, koordynatorem prac jest Sławek Wrona. Klub planuje uruchomienie wypożyczalni sprzętu wodnego.

12 lipca w ośrodku Horn w Cedzynie odbyła się Adriatycka Przygoda. Koordynatorem imprezy był Adam Rogaliński. To już 13 edycja tego spotkania. Mimo deszczu udało się rozegrać wszystkie konkurencje. W imprezie wzięło udział około 40 osób.

Sierpień to kolejna edycja wspólnego rejsu pod hasłem „Horn Rodzin” na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Koordynatorem i organizatorem rejsu podobnie jak w poprzednich latach był Rafał Frankiewicz. 7 dużych, luksusowych jachtów, tym razem były to Maxusy 24 i 28 z załogami koleżeńsko – rodzinnymi. Znakomite żeglowanie śródlądowe połączone z doskonałym towarzystwem żeglarskim.

W sierpniu Sławek Łukasiewicz jako skiper prowadzi po Bałtyku jacht s/y Dryf odwiedzając kilka portów polskich i zachodnich w tym Krossim, Usedom i Wapnica.

Wrzesień to oczywiście tradycyjny wyjazd na ciepłe morze. Tym razem wybrano trasę Słowenia – Włochy – Słowenia. Koordynatorem i organizatorem był Adam Rogaliński. Jachty poprowadzili Adam Rogaliński, Piotr Molasy, Marcin Łukasik, Andrzej Kaczor, Eugeniusz Klaus, Jerzy Ziętał, Wojtek Bryś, Jacek Jabłoński. Wenecja jak zawsze zrobiła wielkie wrażenie, ale zdecydowanie większe zrobiły porty i miejscowości Słowenii z Piranem na czele.

Wrzesień to także impreza klubowa pt. „Ciuchcią Ponidzie tam i z powrotem” zorganizowana przez Krzysztofa Reszke. Impreza odbyła się w doskonałej atmosferze, a pociąg przejeżdżał przez urokliwe miejsca Ponidzia.

Październik - bardzo jesienny miesiąc - koniec śródlądowego żeglarstwa, ale zanim wyciągnęliśmy sprzęt wodny to odbyły się regaty HORN CUP'14, czyli wyścigi na klubowych Omegach, organizowane przez Marcina Łukasika.

Pod koniec miesiąca odbyły się również Regaty Zakończenia Sezonu 2015 w klasie Omega organizowane przez Sławka Łukasiewicza i Andrzeja Kaczora sędziowane przez Marina Klikowicza. Po regatach duża liczba klubowiczów i sympatyków klubu pomaga wyciągać jachty na zimowanie. Impreza kończy się ogniskiem klubowym.

W październiku odbywają się ostatnie rejsy po ciepłych wodach /przynajmniej ciepłych na tej szerokości geograficznej/. Jacht pod dowództwem Marcina Banacha penetruje Morze Jońskie w Grecji, a jacht Pantai pod dowództwem Sławka Łukasiewicza uczestniczy w imprezie na Zatoce Gdańskiej „Zakończenie Sezonu na Zatoce Gdańskiej z kpt. Baranowskim 2014”.

Koniec listopada to tradycyjna impreza andrzejkowa w Parkowej. Imprezę zorganizował Rafał i Mariola Frankiewicz. Około 40 osób bawiło się w klimatycznym lokalu, przekąszając doskonałymi daniami oraz kosztując zacne trunki.

W listopadzie klub otrzymał ofertę uczestnictwa w II Salonie Turystyki i Sportów Wodnych, które w lutym 2015 r. odbędą się w Kielcach. Organizatorem i koordynatorem klubowego stoiska na targach zostaje Marcin Łukasik, a wspierają go Marlena Jabłońska, Jacek Jabłoński i Adam Rogaliński. To pierwsze takie przedsięwzięcie w klubie i prezentacja naszego dorobku żeglarskiego na szerszej arenie. Zarząd podejmuje decyzję o zrobieniu materiałów promujących klub.

W listopadzie klub sprzedaje jacht typu Conrad 600 o nazwie Tamara.

Jak zwykle na początku grudnia rozpoczynamy akcję Szlachetna Paczka od żeglarzy. To już III raz uczestniczymy w akcji. Koordynatorami i organizatorami akcji byli jak zwykle, pomysłodawcy: Marcin Łukasiak i Krzysztof Reszke, a pomagali im w organizacji: Jacek Jabłoński, Marlena Jabłońska i Rafał Frankiewicz. W tym roku pobiliśmy rekord z poprzedniej edycji zbierając ponad 2 tys. zł.

Grudzień to także klubowe spotkanie opłatkowe w klubie CKM organizowane przez Jacka Jabłońskiego, na którym podsumowujemy akcję Szlachetna Paczka oraz tradycyjnie składamy sobie życzenia świąteczne.

W tym roku do Klubu wstąpili: Jerzy Kwiatek, Kinga Łukasiewicz, Marek Łukasiewicz oraz żeglarze z ostatniego kursu żeglarskiego: Joanna Borowiec, Piotr Kosiarski, Rafał Kusto, Łukasz Niepielski, Konrad Musiał, Iwona Musik, Ilona Śmiech, Paweł Śmiech, Daria Zielińska.

2015

W styczniu, pierwszy raz historii Klubu, Zarząd stwierdził wygaśnięcie członkostwa w Klubie. Podstawą było długoletnie zaleganie ze opłacaniem składek /wynika to ze Statutu Klubu/.

V Świętokrzyski Bal Żeglarski zgromadził ponad 40 uczestników. Odbył się w salach Hotelu Uroczysko w Cieszynie. Organizatorem był Krzysztof Reszke. Trzeba przyznać, że miejsce to wybrane po raz drugi dysponuje najlepszymi warunkami organizacyjnymi i najlepszym jedzeniem proponowanym uczestnikom.

W lutym, pierwszy raz w historii Klubu wzięliśmy udział w Targach SportExpo, na terenie hal Targów Kielce. Nasze stoisko prezentowało dorobek Klubu. Były prezentacje zdjęć i filmów.

Od 25-go kwietnia do 2 maja odbyła się tradycyjna majówka w Chorwacji. Tym razem jachty poprowadzili: Adam Rogaliński, Marcin Łukasiak, Jerzy Ziętał, Piotr Molasy, Andrzej Cudzik, Rafał Frankiewicz, Krzysztof Reszke, Eugeniusz Klaus i Bartosz Czajkowski. Dodatkowo w tym samym terminie



własne rejsy poprowadzili Andrzej Kaczor i Wojciech Wiszniewski. Łącznie było 112 osób na 11 jachtach. To imponująca ilość.

9-go maja Beata Cudzik przy wsparciu Sławka Wrony i wielu innych osób zorganizowała imprezę I Świętokrzyskie Szantobranie „Horn 2015”. Około 150 osób bawiło się w ogrodach Pałacyku Zielińskiego w Kielcach wspólnie śpiewając pieśni o tematyce żeglarskiej. Gitarzystami byli Andrzej Cudzik i Jacek Jabłoński, a poza nimi głosów na scenie użyczyli liczni klubowicze. Publiczność miała okazję wspólnie pośpiewać, gdyż na tę okazję został wydany mini śpiewnik.

Koniec maja to piękny rejs dwóch środowisk żeglarskich na żaglowcu Zawisza Czarny. Organizatorem i koordynatorem wydarzenia był Marcin Banach. Członkowie Klubu HORN oraz harcerze skupieni wokół „Czarnej ósemki” stanowili tak załogę jak i kadrę rejsu. Szybki skok do Visby na wyspie Gotlandia i jeszcze szybszy powrót z zawinięciem na Hel potwierdziło potrzebę organizacji takich rejsów w przyszłości.

Także w ostatnim dniu maja odbyła się tradycyjna impreza Dzień dziecka na Wodzie. To już XX edycja tej imprezy. Jak zwykle dopisali uczestnicy – ponad 150 dzieci z okolicy i z Kielc. Zaproszona na imprezę została oczywiście młodzież z szkoły w Cieszynie. Jachty, motorówki, zabawy, gry, wspólne śpiewanie piosenek żeglarskich i ich nauka, grill, napoje. Imprezę koordynowali tym razem Beata i Andrzej Cudzik.

Czerwiec to przygotowania do szeregu imprez tak na Cieszynie jak i wyjazdowych. Uruchomienie wypożyczalni i naprawa sprzętu wodnego także zaangażowała mocno klubowiczów. Wypożyczalnia została uruchomiona w połowie miesiąca, odbyły się także zawody rozpoczęcia sezonu, które zgromadziły kilkanaście jachtów.

W lipcu rozpoczęła się seria rejsów na jachcie Pantai. Na wstępie Adam wraz z załogą sprawdził jacht podczas pięknego rejsu po Zatoce Gdańskiej, następnie Rafał

Frankiewicz popłynął nim do Tallina. W kolejnych etapach Sławek Santy pływał pomiędzy fińskimi wyspami, a następnie Zenek Mach jednoosobowo ! spłynął do Gdańska. Na koniec Elektryk popływał po Zatoce Gdańskiej i do Władysławowa. Także w lipcu w ośrodku HORN odbyła się oczywiście tradycyjna Adriatycka Przygoda. Koordynatorem imprezy był jak zwykle Adam Rogaliński. To już 14 edycja tego spotkania. Przy pięknej pogodnie udało się rozegrać wszystkie konkurencje włączając po latach przerwy – regaty długodystansowe – a dokładnie spod naszej przystani do woprówki, z metą przy naszym nabrzeżu. Był też długo oczekiwany wyścig na metalowych rowerach wodnych. W imprezie wzięło udział około 30 osób, zaś na wieczorne ognisko dotarło dodatkowo kolejne 30 osób.

Ostry start miesiąca to mazurska wyprawa koordynowana przez Rafała Frankiewicza – Horn Rodzin. Znów 7 luksusowych jachtów i bezwietrzna trasa Piękna Góra – Giżycko – Ryn.

Wspaniała seria rejsów w Grecji. Na początek Eugeniusz Klaus, Adam Rogaliński i Łukasz Czerski poprowadzili „Ocean Star-y” po zatoce Saronińskiej i Północnych Cykladach. Sztorm o sile 10 trwający około 4 – 5 godzin wyraźnie pokazał jakie są możliwości współczesnych jachtów i ich skiperów. Obyło się bez strat.

Na koniec miesiąca Andy i Jerzy pływali po tym samym akwenie.

Jednodniowy rejs 22-go października, na Hel jachtem Pantai z załogą Hevy, Czesiek i Adam. Rejs miał pozwolić wysuszyć żagle i liny, sprawdzić silnik i przygotować jacht do wyciągania na zimę.

Udział w grudniowej akcji Szlachetna Paczka był już IV edycją dla nas. Z roku na rok jest coraz większe zainteresowanie ze strony klubowiczów i sympatyków Klubu. tym razem patronatem objęliśmy dwie rodziny. Dla większej z nich – dzieciaczki w wielu od 2 do 15 lat + mama koordynatorem z naszej strony była Grażyna Reszke. Dzięki zaangażowaniu wielu osób udało się poskładać 35 kartonów i paczek z darami i zakupami. Druga trzy osobowa rodzina otrzymała paczki z pralką na czele. Tą akcją koordynowała Beata Cudzik. Zebrano i wydano ponad 4 tys. złotych, a dary rzeczowe trudno wycenić, ale można szacować, że było tego łącznie pewnie z 6 – 8 tys. zł. Wynik naprawdę świetny. Serce rośnie, gdy w tak znaczący sposób można pomóc tym, którym szczęście obecnie nie dopisuje. Ważne to zwłaszcza przed Świątami.

Piotr Jasiński i Jerzy Ziętał zorganizowali prelekcję w sali BWA w Kielcach nt. – Rejs na Spitzbergenie. Piękne zdjęcia, świetna opowieść Piotra, pełna sala i poczęstunek złodzionym norweskim alkoholem /zapewne z mchu i paproci.../.

Do Klubu wstąpili Lech Świercz, Grzegorz Honek, Albert Witecki, a zrezygnowała Daria Zielińska.

2016

24 stycznia odbył się VI Świętokrzyski Bal Żeglarski. Zgromadził ponad 60 uczestników. Odbył się w salach balowych „Castor” w Kielcach. Organizatorem był Marcin Banach. Piękna, ogromna sala, dużo miejsca do tańczenia, na dobrym poziomie jedzenie i muzyka.

W lutym odbyły się dwa spotkania szkoleniowe w ramach „zimowe szkolenia żeglarskie”. Wykładowcą był znany zawodnik, trener i instruktor – Janusz Kasiak. Doprowadził wielu młodych zawodników do poziomu, przy którym uzyskiwali świetne wyniki w regatach od lokalnych do międzynarodowych. Wprowadził zawodników do kadry narodowej, a sam startuje w ciekawej, obecnie amatorskiej, dość starej klasie - Korsarz, wygrywając większość regat. Dwa spotkania naświetliły w bardzo ogólny sposób problematykę taktyki i techniki regatowej.

W lutym, drugi raz w historii Klubu wzięliśmy udział w Targach SportExpo, na terenie hal Targów Kielce. Nasze stoisko prezentowało dorobek Klubu, część zdobytych trofeów i wyróżnień, była prezentacja historii Klubu, a także wydawnictw Klubu. Marcin Łukasiak został wyróżniony podczas Gali Targowej poświęconej żeglarstwu – jako zasłużony działacz środowiskowy.

W marcu rozpoczęło się szkolenia na żeglarza jachtowego, ciekawe wykłady i intensywne zajęcia teoretyczne przyniosą skutki podczas pływania. Prowadzili je Adam Rogaliński, Marcin Łukasiak, Sławek Łukasiewicz i Bogdan Sobiło. Po części teoretycznej i wodowaniu jachtów na początku kwietnia, rozpoczęło się bardzo intensywne szkolenie manewrowe dla kandydatów na stopień żeglarza jachtowego.

Majówka w Chorwacji – 8 jachtów, ponad 80 osób, silne wiatry, dość zimno. Bora w Makarskiej i żegluga ponad 11 węzłów... robi wrażenie.

Odbyły się także Regaty otwarcia sezonu, sędziował Marcin Klikowicz, a organizacją zajął się Rafał Frankiewicz. 28-go maja odbył się egzamin na stopień żeglarza jachtowego, przed niezależną komisją egzaminacyjną. Tym samym zamknęliśmy kurs przygotowawczy na stopień żeglarza jachtowego. Zaskoczeniem były świetne wyniki egzaminu, część teoretyczna i praktyczna została zaliczona przez wszystkich, co świadczy, że metody szkoleniowe wypracowane przez nas są właściwe i pozwalają na uzyskanie wysokiego poziomu u kursantów, tak w zakresie teorii jak i praktyki. 29-go maja Klub zorganizował kolejną, już XXI edycję Dnia Dziecka na wodzie. Jak zwykle impreza zgromadziła rzesze dzieci i ich rodziców. Akcję wsparli nasi sponsorzy przekazując drobiazgi na prezenty oraz zawartość grilla. W tym samym dniu odbyły się równolegle zawody ratownicze w konkurencjach indywidualnych, które zgromadził kilkudziesięciu uczestników. Imprezę współorganizował Piotrek Molasy.

Niestety w dniu 25 maja opuścił nas wieloletni członek - założyciel Klubu, sternik jachtowy, młodszy instruktor żeglarstwa PZZ, starszy sternik motorowodny, rock'man, gitarzysta, kompozytor, aranżer, nauczyciel muzyki oraz gry na gitarze, a przede wszystkim nasz przyjaciel – Piotr „Hevy” Wrzosowski.

4 – 11 czerwca to druga edycja „Horn na Zawiszy Czarnym”, imprezę koordynował Marcin „Baniak” Banach, na trasie z Świnoujścia do Kopenhagi. Bez większego problemu znalazł prawie 40-stu chętnych. Także kadra rejsu to nasi klubowicze.

Początek rejsów na jachcie Pantai. Jacht popłynął na zachód polskiego wybrzeża z Wojtkiem Wiszniewskim, następnie Jerzy Ziętał trafił na Bornholm i Christianso. Potem Hubert Długosz poprowadził na nim swój rejs na Bornholm i Karlskorony, by zakończyć go w Kołobrzegu. Pod koniec miesiąca odbyła się rodzinna wyprawa na Mazury, w dwóch grupach: Marcin Banach komandorował grupie kilku jachtów z klubowiczami i sympatykami Klubu, a Adam Rogaliński i Rafał Frankiewicz poprowadzili „wielo rodzinny” rejs po jeziorach.

Jacht Pantai już w sierpniu po ciekawym i udanym rejsie wzdłuż polskiego wybrzeża, po odwiedzeniu Ustki, Łeby, Władysławowa, Helu zakończył wyprawę w Górkach Zachodnich.

We wrześniu Klub zakupił jacht szkoleniowy Mak 747 w wersji armatorskiej. Potrzeba posiadania takiego jachtu była zgłaszana już dawno. Manewrowanie na silniku staje się dziś niezwykle ważne, stąd powinien być położony większy nacisk na szkolenie tych umiejętności, zwłaszcza na w miarę dużym i ciężkim jachcie.

Pod koniec miesiąca rozpoczyna się seria rejsów w Grecji, m.in. swe jachty prowadzą Marcin Łukasiak, Jacek Jabłoński, Piotr Molasy, Adam Rogaliński, Bartek Czajkowski, Jerzy Ziętał, Rafał Frankiewicz i Andrzej Kaczor.

Do Klubu w ciągu roku wstąpili: Sylwia Tokarska – Wajda, Marcin Wajda, Ivan Fabo, Wiktor Frankiewicz, Andrzej Staniec, Marcin Pędzik, Grzegorz Pabis, Katarzyna Znojek, Olka Janus, Waldek Janus i Tomek Cudzik. Wróciła do Klubu po kilkuletniej przerwie Jola Wieczorek.

2.2. „Skiperowanie” w Chorwacji

Podczas rejsów w latach 2001 – 2016 wzięło udział 1583 osoby, na 180 jachtach. Zdecydowana większość klubowych skiperów zaczęła swe kariery lub poprowadziła jachty właśnie podczas klubowych imprez w Chorwacji:

Marcin Banach – pierwszy swój rejs poprowadził w Chorwacji w 2002 r. jako sternik jachtowy, obecnie posiada brytyjskie uprawnienia żeglarskie Yacht Master Ofshore,

Krzysztof Reszke – rozpoczął żeglowanie od Chorwacji, tam też poprowadził swój pierwszy rejs jako skiper w 2005 roku, obecnie posiada stopień kapitana jachtowego,

Andrzej Borowy – w Klubie od 2004 r. jako członek Honorowy, zaczął żeglować jako skiper na naszym rejsie flotą w Chorwacji w 2005 roku.

Wojciech Wiszniewski – pierwszy prowadzony osobiście rejs - Chorwacja w roku 2006, obecnie posiada stopień kapitana jachtowego, a większość stażu na stopień jachtowego sternika morskiego i kapitana odbył właśnie na Adriatyku,

Mateusz Kisio – skiperowanie zaczął w Chorwacji w 2006 roku podczas rejsu klubowej floty,

Marcin Kosmala – mimo wielkiego doświadczenia morskiego, przyjemność prowadzenia jachtu omijała go skutecznie, dopiero klubowy rejs w Chorwacji w 2007 r. pozwolił na rozpoczęcie kariery skipera. Obecnie jachtowy sternik morski,

Marcin Klikowicz – zaczął skiperowanie rejsem w Chorwacji w 2007 roku, obecnie posiada stopień jachtowego sternika morskiego,

Jerzy Ziętał – mimo ogromnego, wieloletniego doświadczenia w rejsach morskich, dopiero w Klubie Horn poprowadził swój pierwszy rejs, oczywiście w Chorwacji – w roku 2007, obecnie posiada stopień jachtowego sternika morskiego,

Piotr Molasy – skiperowanie rozpoczął w 2008 r. podczas kolejnego wielozałogowego, klubowego rejsu w Chorwacji,

Rafał Frankiewicz – pierwsze morskie szlify zdobywał w Chorwacji, także pierwszy swój rejs jako skiper poprowadził na wodach tego kraju. A był to rok 2008. Dziś Rafał jest jachtowym sternikiem morskim,

Andrzej Kaczor – cała kariera żeglarska Andrzeja jest związana z Klubem. Tu zrobił kurs na żeglarza jachtowego, by zaraz potem uzyskać stopień sternika jachtowego, a potem poprowadzić swój pierwszy rejs w Chorwacji, w roku 2009. Dziś posiada stopień jachtowego sternika morskiego.

Marcin Łukasiak – zaraz po uzyskaniu uprawnień do prowadzenia jachtów morskich poprowadził swój pierwszy rejs, oczywiście w Chorwacji. Był to rok 2010,

Eugeniusz Klaus – doświadczenie morskie zdobywał w Chorwacji od 2007 r. Pierwszy rejs poprowadził także w tym kraju w 2011 r.

Sławomir Wrona – w klubie Horn brał udział w rejsach w Chorwacji, by po zebranych doświadczeniach zdecydować się na samodzielne poprowadzenie jachtu z rodzinną załogą w roku 2011,

Bartek Czajkowski – w klubie od 2011, skiperowanie rozpoczął w Chorwacji od rejsu w 2012 roku, jest posiadaczem stopnia jstm,

Jacek Jabłoński – skiperowanie rozpoczął od rejsu w Chorwacji w 2013 r. posiada stopień jstm,

Andrzej Cudzik – w klubie od 2012 r., skiperowanie rozpoczął rok później rejsem... w Chorwacji, obecnie jstm,

Sylwester Stradowski – dowodzenie jachtem rozpoczął w 2015 r. w ... Chorwacji. Posiada stopień jstm,

Adam Rogaliński – poprowadził kilkadziesiąt rejsów w Chorwacji, choć pierwsze skiperowanie odbyło się na Bałtyku wiele lat wcześniej, gdy o rejsach na ciepłym Adriatyku nikt nawet nie marzył. Obecnie posiada stopień kapitana jachtowego,

Hubert Długosz – skiperowanie zaczął poza Klubem Horn, jednak podczas rejsów w Chorwacji związał się z nami i prowadzi udane rejsy także po wodach Adriatyku. Posiada stopień jachtowego sternika morskiego,

Stanisław Pałęga – co prawda pierwszy rejs poprowadził w 1993 r. na Bałtyku, ale wrócił do skiperowania po długoletniej przerwie właśnie rejsem w Chorwacji w roku 2007, obecnie posiada stopień jachtowego sternika morskiego,

Janusz Marcinkowski – wieloletni szkoleniowiec, miał długą przerwę w prowadzeniu jachtów. Wrócił do prowadzenia w 2006 roku podczas klubowego rejsu w Chorwacji, obecnie posiada stopień jachtowego sternika morskiego,

Jak powyżej zestawiono na 30 aktywnych skiperów będących członkami Klubu, aż 22 albo zaczęło prowadzenie jachtów od rejsów w Chorwacji, albo bardzo intensywnie na tym akwenie żeglują.

Warto zauważyć, że niemal wszyscy skiperzy żeglują w Chorwacji. Można postawić tezę, że od czasu spopularyzowania tego akwenu oraz znaczących ułatwień w zakresie dostępności chorwackiego wybrzeża zdecydowana większość początkujących skiperów wybiera ten akwen. Można sądzić, że wynika to z kilku przyczyn: świetna pogoda, dobrej jakości sprzęt, doskonała infrastruktura portowa, dostępność komunikacyjna /autostrady/, wysoka jakość obsługi, dobre ubezpieczenia jachtów, żeglujących i skiperów. Jedynym minusem są dość wysokie ceny w marinach i wyższe ceny w sklepach, a także zmniejszenie się ilości lokalnych miejsc z winem, rakiją, serami. „Unia” wprowadza „swoje” prawa.

2.3. Władze Klubu

Rok 1991

Adam Rogaliński – komandor
Iwona Plucner – sekretarz
Ewa Szlapek – skarbnik

Rok 2002

Zarząd

Marcin Banach – komandor
Adam Rogaliński – v-ce komandor
Iwona Plucner – sekretarz

Rok 2004

Zarząd

Marcin Banach – komandor
Adam Rogaliński – v-ce komandor
Ewa Rogalińska – sekretarz-skarbnik

Komisja Rewizyjna

Marcin Żarnowiec – przewodniczący
Krzysztof Reszke
Emil Misztal

Rok 2006

Zarząd

Tomasz Tyra – komandor
Wojciech Wiszniewski – v-ce komandor
Ewa Rogalińska – sekretarz
Iwona Plucner – członek zarządu
15 października Ewę poprzez kooptację zastąpiła Monika Kasprzyk

Komisja Rewizyjna

Marcin Żarnowiec – przewodniczący
Krzysztof Reszke (do końca lipca 2006 r.)
Emil Misztal
Krzysztof Synowiec

Rok 2008

Zarząd

Wojciech Wiszniewski – komandor
Krzysztof Wałcerz – v-ce komandor
Monika Kasprzyk – sekretarz – skarbnik
Andrzej Kaczor – członek zarządu
Iwona Plucner – członek zarządu

Komisja Rewizyjna

Marcin Żarnowiec – przewodniczący
Emil Misztal
Krzysztof Synowiec

Rok 2009

Zarząd

Marcin Łukasiak – komandor
Krzysztof Wałcerz – v-ce komandor
Andrzej Kaczor – sekretarz
Monika Kasprzyk – skarbnik
Iwona Plucner – członek zarządu

Komisja Rewizyjna

Sławomir Wrona – przewodniczący
Krzysztof Reszke
Krzysztof Synowiec

Rok 2012

Zarząd

Wojciech Wiszniewski – komandor
Marcin Łukasiak – v-ce komandor
Sławomir Wrona – sekretarz
Monika Kasprzyk – skarbnik
Jacek Woźniak – członek zarządu

Komisja Rewizyjna

Krzysztof Reszke – przewodniczący
Rafał Kozieł
Mariusz Zemlik

Rok 2015

Zarząd

Jerzy Ziętał – Komandor Klubu
Marcin Łukasiak – v-ce komandor
Krzysztof Roman – skarbnik
Beata Cudzik – sekretarz
Jacek Jabłoński
Mariusz Zemlik

Komisja Rewizyjna

Krzysztof Reszke – przewodniczący
Rafał Kozieł
Rafał Frankiewicz

2.4. Zadania statutowe

Zgodnie ze Statutem Klubu: „Stowarzyszenie o nazwie: Klub Morski „HORN” [...] jest dobrowolnym, samorządnym, trwałym zrzeszeniem o charakterze pożytku publicznego, mającym na celu rozwijanie i propagowanie żeglarstwa oraz innych sportów wodnych, a także szeroko pojętej turystyki i rekreacji”.

Do głównych zadań klubu należą:

- popularyzacja żeglarstwa ze szczególnym uwzględnieniem żeglarstwa morskiego,
- organizacja żeglarstwa morskiego,
- szkolenie żeglarskich kadr morskich,
- organizacja rejsów śródlądowych,
- organizacja żeglarstwa weekendowego.
- propagowanie kultury fizycznej, rekreacji i turystyki,
- propagowanie działalności wychowawczej,
- kształtowanie wzorców społecznych w zakresie rekreacji, turystyki, sportu i ochrony środowiska,
- propagowanie żeglarstwa wyczynowego poprzez organizację i udział w regatach i innych zawodach,
- upowszechnianie wiedzy marynistycznej

Cele te są realizowane poprzez:

1. Tworzenie warunków dla zaspokajania i rozszerzania zainteresowań żeglarzy oraz umożliwienie im uczestnictwa we wszystkich formach działalności związanych ze sportem, turystyką i rekreacją,
2. Organizowanie i uprawianie żeglarstwa, a w szczególności żeglarstwa morskiego,
3. Propagowanie innych dyscyplin sportowych, w tym także niezwiązanych z żeglarstwem, poprzez organizację i współudział we wszelkiego rodzaju imprezach sportowych,
4. Propagowanie kultury fizycznej, rekreacji i turystyki, poprzez czynny udział członków Klubu w działaniach o charakterze sportowo - turystycznym i kulturalno - oświatowym,
5. Współdziałanie z Okręgowymi Związkami Żeglarskimi i innymi organizacjami,
6. Organizowanie szkoleń, kursów i spotkań informacyjnych związanych ze sportem i turystyką, ochroną środowiska, a także z pokrewnymi dziedzinami,

7. Współdziałanie z instytucjami administracyjnymi, gospodarczymi, oświatowymi i społecznymi w zakresie działalności statutowej,
8. Udział w regatach, w miarę możliwości Klubu.

2.5. Baza sprzętowo – lokalowa

Lata 90-te to okres, kiedy Klub nie posiadał bazy sprzętowej i zaplecza lokalowego. Korzystaliśmy z ośrodka „Przemysłówki” nad zalewem w Cedzynie i sprzętu Wyższej Szkoły Pedagogicznej. Nieliczne jachty będące w rękach prywatnych pozwalały na organizację pływania i podnoszenie kwalifikacji. Pierwsza baza pojawiła się przy Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie od roku 2001. Klub może korzystać ze sprzętu ośrodka oraz z terenu i zaplecza technicznego. Działalność Klubu jest zbieżna z działalnością ośrodka, a wzajemne korzyści są niewątpliwe. Na terenie Ośrodka pojawia się kadra, pojawiają się jachty i są organizowane kolejne imprezy. Klub pozyskał dzięki współpracy dostęp do sprzętu, zaplecze do imprez, wsparcie techniczne, a także miejsce do własnych spotkań, ognisk, imprez integracyjnych, jak również miejsce do prowadzenia szkoleń.

W 2004 r. Klub przejmuje prowadzenie wypożyczalni sprzętu wodnego w Ośrodku Sportów Wodnych HORN w Cedzynie, tym samym w pełni wykorzystuje możliwości ośrodka. Klub przeprowadza remont, odbudowę niszczonego, gminnego (w zasadzie nie wiadomo czyjego i z jakiego okresu pochodzącego) pomostu (2004/2005), odświeżania żelbetową ścianką (2006), mocuje knagi, odbojnice z gumy i drewna, odnawia pomost, zabezpiecza wyrwy w darni przy pomoście i nabrzeżu. Można uznać, że tym samym Klub posiada znakomity port. Jednak jest on trochę za płytki, gdyż corocznie dochodzi do zamulania nabrzeża. Własnym sumptem pogłębiany jest obszar w bezpośrednim sąsiedztwie portu, uzyskując zadawalającą głębokość nie mniej 1,5 metra.

W 2009 r. zapada decyzja o pozyskaniu gruntu pod przyszły, własny ośrodek. Nie ma jeszcze szczegółowych planów, jest jedynie wizja. Klub pozyskuje teren rok później podpisując wieloletnią umowę dzierżawy na ponad 3000 metrów kwadratowych z dostępem do wody na długości co najmniej 50 metrów. W 2011 uzyskano decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu i przystąpiono do prac projektowych. Trwają prace nad pozyskaniem funduszy na realizację tej inicjatywy. Koncepcja zakłada budowę wielofunkcyjnego budynku z salą klubową (świetlicą), pomieszczeniami przygotowania posiłków (dla potrzeb własnych i regat), wydzielonym pomieszczeniem technicznym (kotłownia, magazyn), salami wykładowymi (na poddaszu z oddzielnym wejściem). Budynek będzie posiadał własne węzły sanitarne oraz rozległy taras od strony zalewu. W przyszłym ośrodku będą także: hangar magazynowo - szkutniczy, z węzłem sanitarnym dla gości, stróżówką i bosmanką, mały parking dla pracowników ośrodka, parking dla gości, boisko do siatkówki plażowej, miejsce ogniskowe, elementy małej architektury, promenada wzdłuż brzegu, nabrzeże z miejscami do cumowania, dwa pływające pomosty, jeden dla rezydentów i jachtów klubowych, drugi dla gości i dla potrzeb bieżących.

Pozyskanie jachtu morskiego było marzeniem klubowiczów od lat. Adam Rogaliński, jeszcze przed założeniem Klubu, wskazywał na potrzebę organizacji rejsów morskich. Działania takie, dające zrzeszonym możliwości takich nie miało żadne środowisko kieleckich żeglarzy, umożliwiało rozwój, przyciągnięcie nowych zainteresowanych, a tym ze stażem, umożliwiałyby realizację wielkich planów, często pozostających w sferze marzeń. Można uznać, że brak takich działań, dających perspektywę żeglarskiego rozwoju był przyczyną upadku wielu klubów i sekcji żeglarskich w Kielcach, poczynawszy od uczelnianych przez środowiskowe, skończywszy na upadku autorytetu Okręgowego Związku Żeglarskiego.

Rejsy morskie były w Klubie organizowane od samego początku jego istnienia. Jednak w okresie znacznego wzrostu ilości osób (około roku 2002), pojawiły się głosy o potrzebie zakupu dla Klubu jachtu morskiego. Miał służyć do organizacji wypraw, najpierw po Bałtyku, potem po morzu Północnym i dalej. Pierwszym rozważanym jachtem był s/y Jarl wystawiony na sprzedaż przez PTTK Rejsy z Warszawy. Drewniana jednostka, typu Conrad II (bliźniaczo podobna do znanej Vegi,

ale znacznie lepsza konstrukcyjnie) sprawdzona była w udanym, klubowym rejsie. Mimo, że to nie nowy jacht, pojawiła się grupa przyszłych skipperów (10 osób), którzy chcieli sfinansować zakup. Jacht zabudowany był na 7 osób, posiadał miejsce na kingston oraz w miarę wygodny kambuz. Koszt 25000 zł nie wydawał się za duży, a zakres niezbędnych remontów był do opanowania. Najważniejsze, że jacht mógł być użytkowany z marszu, bez dodatkowych nakładów inwestycyjnych. Niestety w niewyjaśnionych okolicznościach, za tą samą kwotę został mało jawnie sprzedany firmie komercyjnej, która go zniszczyła nie prowadząc bieżących remontów. Jacht wypadł z eksploatacji już w kolejnym sezonie. Pozostał w hangarze przez następne lata, dopiero w 2016 r., po odkupieniu zniszczonej jednostki, nowy właściciel podjął się remontu, jak się okazało zakres prac jest gigantyczny, więc „Hornowcy” poczekają jeszcze na popływanie tą jednostką. A będzie to z pewnością miły powrót na znany sobie jacht.

Druga przymiarka do zakupu jachtu nadarzyła się kilka lat później. Zmienione zostały założenia co do jednostki – miał być przeznaczony głównie do szkolenia oraz dla nowych sterników jachtowych, którzy by mogli na nim rozpocząć samodzielne prowadzenie jachtów na morzu. Musiał to zatem być jacht o wielkości około 7 – 10 metrów długości, na 4 do 7 osób, najlepiej stalowy lub siatkobetonowy. Taki jacht za realnie możliwe do pozyskania pieniądze zaoferował do sprzedaży kielecki żeglarz Staszek Kostkowski. Jacht s/y Dryf był już przez klubowiczów sprawdzony i uznano, że po gruntownym remoncie i przebudowie spełni oczekiwania. Grupa inicjatywna z Klubu rozpoczęła rozmowy, jednak te okazały się niepotrzebne, gdyż armator wycofał się ze sprzedaży. Zresztą 3 – krotnie powracała oferta na sprzedaż tego jachtu i za każdym razem armator wycofywał się z transakcji.

W 2011 r. na rynku pojawiła się oferta zakupu jachtu s/y Helius, typ J-80 (taki sam jak dobrze znana w Klubie s/y Syrenka). Cena 25 tys. złotych wydawała się atrakcyjna, jak się okazało, była na tyle atrakcyjna, że jacht znalazł nabywcę, zanim przedstawiciel Klubu miał okazję go obejrzeć.

Zatem Klub nie posiada jachtu morskiego. Osoby najbardziej poszukujące własnego jachtu mają już takie jednostki /prywatnie/. Zmieniło się także zapotrzebowanie, rynek wypełnił lukę i oferuje niedrogie i dobre technicznie jachty do czarteru nawet nie doświadczonym żeglarzom. Klubie nie widzi się zatem potrzeby posiadania własnej jednostki. Dostępność łodzi czarterowych jest zadawalająca, stąd własny jacht mógłby stać się problemem dla Klubu.

Prywatne jachty klubowiczów wykorzystywane przez Klub oraz wodny sprzęt Klubu:

- **Quatro** (1993 r.) Jerzego Lejawy wykonany przez Adama Rogalińskiego na podstawie zdjęć jachtu Match 4. Odkryto pokładowa, 2 osobowa jednostka, do pływania rekreacyjnego. Przez lata Jerzy właśnie na tej jednostce pływał po zalewie w Kielcach i w Cedzynie, odwiedzając najbardziej niedostępne miejsca, ze względu na 10 cm zanurzenie pływadełka. Na tej maleńkiej jednostce Jerzy nauczył się żeglowania na poziomie pozwalającym zaliczyć trudny egzamin z manewrowania na stopień żeglarza jachtowego;
- **„Diament”** (1999 r.) Adama Rogalińskiego, to odbudowany jacht typu Rambler, przez lata świetnie spisujący się w rejsach i regatach na Mazurach;
- **„Brylant”** (2000 r.) Adama Rogalińskiego, to drugi z serii jacht typu Rambler. Podobnie jak poprzednik świetnie spisywał się w dziesiątkach regat i rejsów po Mazurach;
- **„Muto”** (2000 r.) Jerzego Lejawy, to otwarto pokładowy, sklejkowy jacht typu Mistral, uratowany przed kasacją i wyremontowany do stanu jakiego nie powstydziliby się dobry skutnik. Na jachcie tym armator - Jerzy, a także wielu innych żeglarzy z Klubu i z poza niego, doskonaliło swe umiejętności na zalewie w Cedzynie do roku 2007-go;
- **„I”** to laminatowa Omega (2001 r.) Ośrodka Sportów Wodnych HORN w Cedzynie, będąca w dyspozycji Klubu do 2008 r.;
- **„II”** to druga laminatowa Omega (2002 r.) Ośrodka Sportów Wodnych HORN w Cedzynie, będąca w dyspozycji Klubu także do 2008 r.;
- **„ElBaniak”** (2004 r.) stary kadłub jachtu - jeden z pierwszych w Polsce laminatowych kadłubów Omegi, przerobiony na łódź wiosłową przez poprzedniego

właściciela, został odrestaurowany przez klubowiczów i jako pełnowartościowy jacht służy do dziś;

- **kajaki turystyczne** 2 sztuki, pozyskane przez Klub od darczyńców, wyremontowane służą do dziś;

- **„Twardy”** (2005 r.) jacht typu ElBimbo,



stary kadłub został odremontowany i w roku następnym wszedł do służby jako pierwszy kabinowy klubowy jacht. Doskonale spisywał się do 2010 roku w trudnej roli podstawowego jachtu szkoleniowego;

- **„Buba”** (2006 r.) Marcina Klikowicza, laminatowa, regatowa Omega. Załogi klubowe niejednokrotnie próbowały na tym jachcie swych sił w wszelkich zawodach;

- **„Piecuszek”** (2006 r.) Jerzego Lejawy, jacht typu Bez 2, kabinowy, świetny jacht do małej turystyki, często także wykorzystywany był w regatach na Cedyń jako... statek komisji regatowej;

- **s/y Pantai** (2008 r.) Adama Rogalińskiego, jacht typu Tomaga II to wyprawowy, cztero osobowy jacht do żeglugi oceanicznej. Co rocznie na jachcie tym odbywa się szereg rejsów z klubowiczami;

- **dwa rowery** wodne z tworzywa /2 osobowe/ oraz **5 metalowych**, historycznych rowerów wodnych typu „dwie torpedy i ławka z parku”. Po remoncie weszły do służby w 2010 r.;

- **Mnemozyne** (2010 r.) Piotra Wrzosowskiego, jacht typu Cumulus 640, znakomita jednostka dla 4 osób, odbywała wiele rejsów po jeziorach mazurskich do 2015 roku, będąc też znakomitą jachtą szkoleniową;

- **„Lech” i „Tamara”**, dwa jachty Conrad 600 zostały zakupione przez Klub w 2010 r. Niestety zostały okradzione z osprzętu. Poprzedni użytkownicy oddali ruinę. Przedstawiciel Politechniki Świętokrzyskiej (sprzedawcy) jednak nie miał dokumentów co na jachtach było, co zginęło, co zostało zniszczone. Klub skierował jeden z nich – Lech do odbudowy, a od 2012 r. do szkolenia. Drugi z jachtów został odsprzedany;

- **„Ania”** – regatowa łódka podarowana Klubowi przez Eugeniusza Klausa w 2013 r. Stary, ale bardzo przyjemny w pływaniu jacht dla tych, którzy chcą spróbować regat;

- **„Romak”** – Mak 747 zakupiony już po sezonie 2016, ale mimo wszystko został zwodowany celem sprawdzenia. Będzie to jacht przede wszystkim wykorzystywany do szkolenia, w tym do manewrowania jachtem na silniku;

- **dwa dodatkowe kajaki** laminatowe pozyskane od darczyńców we wrześniu 2016. W 2017 będą na wodzie;

Zaplecze:

- 2001 r. Klub uzyskuje wsparcie tworzonego Ośrodka Sportów Wodnych HORN w Cedyń. Może korzystać ze sprzętu ośrodka oraz z terenu i zaplecza technicznego;

- 2004 r. Klub przejmuje prowadzenie wypożyczalni sprzętu wodnego w Ośrodku Sportów Wodnych HORN w Cedyń, tym samym posiada własne zaplecze;

- 2005 r. – Klub pozyskuje od sponsora kontener techniczny, który dostosowuje do magazynowania posiadanego sprzętu i wyposażenia;

- 2007 r. – Klub podpisuje umowę na prowadzenie wypożyczalni sprzętu wodnego w ramach przedsięwzięcia prywatnego inwestora pragnącego rozwijać Ośrodek Sportów Wodnych. Tym samym przejmuje zaplecze związane z wypożyczalnią;

- 2008 r. – Klub podpisuje podobną umowę jak rok wcześniej z nowym właścicielem Ośrodka Horn;
- 2008 r. – Klub pozyskuje starą, wysłużoną tratwę ratunkową do zajęć z ratownictwa. Tratwa służy przez kolejne 2 lata, by rozpaść się z powodu nietrwałości sparciałej gumy;
- 2009 r. Klub przenosi się ze sprzętem do Kontenera umieszczonego w rogu terenu ośrodka, właściciele ośrodka próbują organizować wypożyczalnię sprzętu wodnego na własną rękę, z ... bardzo marnym skutkiem;
- 2010 r. Klub pozyskuje teren pod przyszły własny ośrodek;
- 2011 r. rozpoczynają się prace nad koncepcją przyszłej profesjonalnej bazy Klubu, tworzona jest także wizualizacja, a także są prowadzone prace pozwalające w przyszłości pozyskać pieniądze na budowę ośrodka. Klub przenosi się na własny teren, grodując go, wykonując bramę slipową i wjazdową, przejście na plażę;
- 2012 r. Klub pozyskuje kontener „socjalny” i w nim urządza biuro, miejsce dla ratowników, podręczny składzik nagród, drobnego wyposażenia, dokumentów.

III. Osiągnięcia organizacyjne Klubu Morskiego Horn

3.1. Szkolenia i wkład w rozwój żeglarstwa

3.1.1. „Południowe” sukcesy

Statystyka rejsów „majówka”/”wrześniówka”

rok	Ilość jachtów	Ilość osób /uczestników/
2001	1	8
2002	2	16
2003	4	32
2004	10	80
2005	14	116
2006	12	114
2007	15	140
2008	16	144
	6	52
2009	12	99
	6	52
2010	12	98
	6 Słowenia – Wenecja	54
2011	9	76
	6	50
2012	6	52
	5	43
2013	11	92
	6	52
2014	10	104
	8 Słowenia - Wenecja	80
2015	9	90
	3 Grecja	30
2016	8	82
	7 Grecja	61
Razem	204	1816
	W tym Chorwacja 180	W tym Chorwacja 1583

Szacunkowe koszty:

Wydatki własne załóg: 300 tys. Euro

Wydatki na jachty: 300 tys. Euro

Wydatki z kasy jachtowej: 130 tys. Euro

Razem 730 tys. Euro, czyli około 3,5 mln zł, z czego około 90 % wydano w Chorwacji. Zestawienie nie uwzględnia paliwa, opłat autostradowych, hoteli, parkingów, wejściówek, indywidualnych wizyt w lokalach, zakupów pamiątek i wyrobów przywożonych do Polski.

3.1.2. Szkolenia sezonowe na stopień żeglarza i sternika jachtowego/jachtowego sternika morskiego

- *kursy na stopień żeglarza jachtowego:*

- * 2004 r. – kurs we współpracy z komendą Hufca ZHP w Kielcach. Część teoretyczna prowadzona przez Adama Rogalińskiego w Kielcach, a praktyczna podczas obozu harcerskiego przez lokalnych instruktorów;

- * 2006 r. – z ramienia Klubu poprowadzony przez Janusza Marcinkowskiego;

- * 2007 r. – głównym szkoleniowcem był Piotr Wrzosowski;

- * 2010 r. – kurs teoretyczny i praktyczny z ramienia Klubu poprowadzony przez Jeremiego Segiecińskiego, część praktyczna w formie rejsu – Piotr Wrzosowski;

- * 2014 r. – rozpoczęcie kursu przygotowującego do egzaminu na stopień żeglarza jachtowego. Koordynatorem szkolenia był Marcin Łukasiak. Teorię poprowadzili Sławek Łukasiewicz, Marcin Banach, Janusz Marcinkowski, Adam Rogaliński i Piotr Molasy. Zajęcia praktyczne na wodzie poprowadzili dodatkowo: Marcin Klikowicz, Rafał Frankiewicz, Wojciech Wiszniewski, Andrzej Kaczor, Marcin Łukasiak, Jacek Woźniak, Jerzy Ziętał, Stasiu Pałęga. Uczestniczyło 20 osób;

- * 2015 r. kurs przygotowujący do egzaminu na stopień żeglarza jachtowego. Koordynatorem był Marcin Łukasiak. Teorię prowadzili Sławek Łukasiewicz, Janusz Marcinkowski, Adam Rogaliński i Piotr Molasy. Zajęcia praktyczne na wodzie poprowadzili dodatkowo: Marcin Klikowicz, Andrzej Kaczor, Marcin Łukasiak, Jacek Woźniak, Jerzy Ziętał, Jacek Jabłoński, Rafał Frankiewicz. Uczestniczyło 17 osób;

- * 2016 r. kurs przygotowujący do egzaminu na stopień żeglarza jachtowego. Koordynatorem szkolenia był Marcin Łukasiak. Teorię poprowadzili Marcin Łukasiak, Sławek Łukasiewicz, Adam Rogaliński i Bogdan Sobiło. Zajęcia praktyczne na wodzie poprowadzili dodatkowo: Jacek Woźniak, Jerzy Ziętał, Jacek Jabłoński, Rafał Frankiewicz i Marlena Jabłońska;

- *kursy na stopień sternika jachtowego/jachtowego sternika morskiego*

- * 2005 r. – zajęcia teoretyczne Adam Rogaliński, a praktyczne poprowadzili Ryszard Jędrzejewski i Adam Rogaliński;

- * 2008 r. – zajęcia teoretyczne i praktyczne poprowadził Adam Rogaliński;

- * 2010 r. – koordynatorem szkolenia była Monika Kasprzyk, część teoretyczną prowadził w formie zajęć otwartych Adam Rogaliński, manewrówka poprowadzona była przez kol. Bogdana Sobiło i Jarosława Syksa;

- * 2011 r. szkolenie na ten stopień zakończone egzaminem zaliczył B. Czajkowski.

- * 2012 r. szkolenie z egzaminem ukończyli Krzysiek Roman, Andrzej Niepielski, Andrzej Cudzik, Jacek Jabłoński, Sylwester Stradowski, Przemek Sroka;

- * 2013 – 2016 coroczne szkolenie dla kilku osób zakończone uzyskaniem uprawnień j.st.m. realizowane na wybrzeżu w oparciu o dostępne rejsy.

3.1.3. Otwarte szkolenia zimowe

- 2005 rok. Adam Rogaliński zorganizował i przeprowadził pierwsze otwarte szkolenie zimowe. Zajęcia odbywały się co dwa tygodnie przez okres „martwego” sezonu tzn. od jesieni do wczesnej wiosny (start – jesień 2004 r.). Do zespołu szkolącego włączony został Fryderyk Materny – lekarz z bogatym doświadczeniem, a do tego młodszy ratownik WOPR.

- 2006 rok. Do szkolenia włączono poza Adamem Rogalińskim kolejnych wykładowców: Jacka Szczepaniaka – organizatora wielu rejsów na południowych akwenach, Janusza Marcinkowskiego – czołowego instruktora WOPR, a zarazem instruktora żeglarstwa PZŻ, Marcina Banacha – okresowo żeglującego na wodach przybrzeżnych Wielkiej Brytanii.

- 2007 rok. Szkolenie poprowadzili obok Adama Rogalińskiego także kpt. Andrzej Kania – szef Śląskiego Zespołu Centralnej Komisji egzaminacyjnej i długoletni autor zadań egzaminacyjnych z nawigacji i Janusz Kasiak – czołowy kielecki trener żeglarstwa.

- 2008 rok. Szkolenie prowadzili Adam Rogaliński, Marcin Banach, dr Wacław Pertyński – uznany specjalista z zakresu teorii żeglowania i ratownictwa, Wojciech Wiszniewski, Sławomir Łukasiewicz oraz Andrzej Bełowski – czołowy specjalista od etykiety żeglarskiej, jeden z najwybitniejszych heraldystów w Polsce.

- 2009 rok. Zajęcia poprowadzili Adam Rogaliński, Sławomir Marszałek – oficer nawigacyjny na okrętach marynarki Wojennej oraz statkach handlowych, Janusz Kasiak, Sławomir Łukasiewicz, Marcin Banach.

- 2010 rok. Zajęcia prowadzone były przez Adama Rogalińskiego, Sławomira Łukasiewicza, Janusza Kasiaka, Leszka Mączkę – specjalistę ratownictwa medycznego z WOPR i PCK, Piotra Molasego – instruktora ratownictwa WOPR, zawodowego strażaka, instruktora pływania.

- 2011 rok. Szkolenia prowadzone były przez Adama Rogalińskiego, Piotra Molasego, Janusza Kasiaka i Bogdana Sobiło – instruktora PZŻ, znanego szkoleniowca z pokaźnym stażem.

- 2012 rok. Szkolenie zimowe tym razem zostało poprowadzone przez kadrę: Janusz Kasiak, Adam Rogaliński, Sławomir Łukasiewicz

- 2013 rok. Prowadzenie zajęć zapewnili Janusz Marcinkowski, Adam Rogaliński i Marcin Banach

- 2014 r. Koordynatorem był Wojtek Wiszniewski, a jedynym prelegentem Szymon Kuszyński z prelekcją „100-ką przez Atlantyk”

- 2015 r. Z powodów organizacyjnych szkolenie nie odbyło się.

- 2016 r. szkolenia zimowe poprowadził Janusz Kasiak /technika i taktyka regatowa/

3.1.4. Inne szkolenia i kursy (UKF, ratownicze)

- kursy radiooperatora w służbie morskiej (koordynowane w latach 1998 – 2010 przez Adama Rogalińskiego, a od 2012 do dziś przez Piotra Molasego):

* 1997 r. (pierwsze szkolenie we współdziałaniu z Ośrodkiem Doskonalenia Kadr Morskich z Gdyni)

* 1998 r. (druga edycja szkolenia we współpracy z ODKM)

* 1999 r. (trzecia edycja szkolenia we współpracy z ODKM)

* 2000 r. (czwarta edycja szkolenia we współpracy z ODKM)

* 2001 r. (piąta edycja szkolenia we współpracy z ODKM)

* 2004 r. (szósta edycja szkolenia we współpracy z ODKM)

* 2005 r. (szkolenie SRC wg. wymagań brytyjskich)

* 2006 r. (szkolenie SRC wg. wymagań brytyjskich)

* 2008 r. (szkolenie SRC wg. wymagań brytyjskich)

* 2010 r. (szkolenie SRC wg. wymagań brytyjskich)

* 2012 r. (szkolenie SRC wg. wymagań brytyjskich)

* 2014 r. (szkolenie SRC wg. wymagań brytyjskich)

* 2016 r. (szkolenie SRC + LRC wg. wymagań brytyjskich)

- szkolenia ratownicze

* 2005 r. zajęcia na basenie w okresie zimowym – koordynator Marcin Banach

* 2005 – 2011 – wykłady i pokazy z zakresu ratownictwa w cyklach szkoleń zimowych: medyczne aspekty wychłodzenia oraz urazów na jachtach – Fryderyk Materny, ratownictwo morskie – Adam Rogaliński, organizacja służb WOPR – Janusz Marcinkowski, służby ratownicze i ich działanie na śródlądziu – Piotr

Molasy, pomoc przed medyczna – Leszek Mączka, organizacja służb ratowniczych na świecie oraz środki ratunkowe na jachtach i w akcjach ratowniczych na morzu – Adam Rogaliński

- * 2008 r. szkolenie z Indywidualnych Technik Ratowniczych we współpracy z szkołą żeglarską Morka Piotra Lewandowskiego
- * 2008 r. I zawody grup ratownictwa wodnego – Adam Rogaliński
- * 2009 r. elementy ratownictwa wodnego w zawodach Adriatycka Przygoda
- * 2009 r. II zawody grup ratownictwa wodnego – Marcin Łukasiak
- * 2010 r. III zawody grup ratownictwa wodnego – Marcin Łukasiak
- * 2011 r. IV zawody grup ratownictwa wodnego – Adam Rogaliński
- * 2012 r. V zawody grup ratownictwa wodnego – Marcin Łukasiak
- * 2013 r. VI zawody grup ratownictwa wodnego – Marcin Łukasiak
- * 2014 r. VII zawody w elementach ratownictwa wodnego – Piotr Molasy
- * 2015 r. VIII zawody w elementach ratownictwa wodnego – Piotr Molasy
- * 2016 r. IX zawody w elementach ratownictwa wodnego – Piotr Molasy

3.2. Regaty i zawody żeglarskie

Regaty otwarcia sezonu, wszystkie w OSW HORN w Cedzynie

2001 r. I regaty otwarcia sezonu, koordynator Adam Rogaliński,
2002 r. II regaty otwarcia sezonu, koordynator Adam Rogaliński,
2003 r. III regaty otwarcia sezonu, koordynator Marcin Banach,
2004 r. IV regaty otwarcia sezonu, koordynator „Gejtawy” Marek Szymański,
2005 r. V regaty otwarcia sezonu, koordynator Adam Rogaliński, Marcin Banach,
2006 r. VI regaty otwarcia sezonu, koordynator Tomasz Tyra,
2007 r. VII regaty otwarcia sezonu, koordynator Wojciech Wiszniewski,
2008 r. VIII regaty otwarcia sezonu, koordynator Sławomir „Kawa” Wrona,
2009 r. IX regaty otwarcia sezonu, koordynator Sławomir „Kawa” Wrona,
2010 r. X regaty otwarcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak,
2011 r. – regaty z powodu spuszczenia wody w zalewie w Cedzynie nie odbyły się.
2012 r. XI regaty otwarcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak,
2013 r. XII regaty otwarcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak,



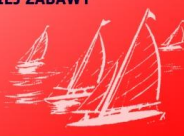
Klub Morski HORN

ZAPRASZAMY NA
VI ŻEGLARSKIE ZAWODY
ZAKOŃCZENIA SEZONU
- HORN 2006 -
POŁĄCZONE Z OBCHODAMI
15-LECIA KLUBU
SOBOTA 7 PAŹDZIERNIKA 2006
OŚRODEK HORN - CEDZYNA K/KIELC

W PROGRAMIE:

- REGATY O PUCHAR KOMANDORA KLUBU
- OGNISKO, SZANTY,
- WSPOMNIENIA I MORSKIE OPOWIEŚCI
- I DUŻO... DUŻO... DOBREJ ŻEGLARSKIEJ ZABAWY

www.klubhorn.pl



2014 r. XIII regaty otwarcia sezonu, koordynator Jacek Jabłoński,
2015 r. XIV regaty otwarcia sezonu, koordynator Jacek Jabłoński, Sylwek Stradowski,
2016 r. XV regaty otwarcia sezonu, koordynator Rafał Frankiewicz.

Regaty zamknięcia sezonu, wszystkie imprezy w Ośrodku Sportów Wodnych HORN w Cedzynie

2001 r. I regaty zamknięcia sezonu, koordynator Adam Rogaliński
2002 r. II regaty zamknięcia sezonu, koordynator Adam Rogaliński
2003 r. III regaty zamknięcia sezonu, koordynator Marcin Banach
2004 r. IV regaty zamknięcia sezonu, koordynator Adam Rogaliński
2005 r. V regaty zamknięcia sezonu, koordynator Adam Rogaliński,
2006 r. VI regaty zamknięcia sezonu - Comodus Cup, koordynator Adam Rogaliński

2007 r. VII regaty zamknięcia sezonu - Comodus Cup, koordynator Wojciech Wiszniewski

2008 r. VIII regaty zamknięcia sezonu, koordynator Wojciech Wiszniewski



2009 r. IX regaty zamknięcia sezonu, koordynator Wojciech Wiszniewski

2010 r. X regaty zamknięcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak.

2011 r. z powodu braku wody w zalewnie zawody nie odbyły się

2012 r. XI regaty zamknięcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak

2013 r. XII regaty zamknięcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak

2014 r. XIII regaty zamknięcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak

2015 r. XIV regaty zamknięcia sezonu, koordynator Marcin Łukasiak

2016 r. XV regaty zamknięcia sezonu, koordynator Jacek Jabłoński

Zawody Adriatycka Przygoda, imprezy w Ośrodku Sportów Wodnych HORN w Cedzynie

2001 r. I zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2002 r. II zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,



2003 r. III zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński i Marcin Banach,

2004 r. IV zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński i Marcin Banach,

2005 r. V zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2006 r. VI zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2007 r. VII zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2008 r. VIII zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2009 r. IX zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2010 r. X zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2011 r. XI zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2012 r. XII zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2013 r. XIII zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2014 r. XIV zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2015 r. XV zawody Adriatycka Przygoda, koordynator Adam Rogaliński,

2016 r. zawody z powodu braku uczestników /inne rejsy/ nie odbyły się.

Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu - Górskie zawody żeglarskie, imprezy w Ośrodku Sportów Wodnych HORN w Cedzynie:

1993 r. Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu zorganizowane na przystani Klubu Mewa. Pierwszą Mistrzynią została klubowa koleżanka – Monika Legieć. Impreza ta to protoplasta Mistrzostw rozgrywanych od 2002 roku w ośrodku HORN w Cedzynie,



2002 r. I Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu, Górskie zawody żeglarskie, o puchar Wojewody Świętokrzyskiego, koordynator Adam Rogaliński i J. Łojek (Urząd Wojewódzki),

2003 r. II Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu, Górskie zawody żeglarskie, o puchar Wojewody Świętokrzyskiego, koordynator Adam Rogaliński i J. Łojek (Urząd Wojewódzki),

2004 r. III Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu, Górskie zawody żeglarskie, o puchar

Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, koordynator Adam Rogaliński i „Gejtawy” Marek Szymański,
 2005 r. IV Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu, Górskie zawody żeglarskie, o puchar Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, koordynator Adam Rogaliński,
 2006 r. V Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu, Górskie zawody żeglarskie, o puchar Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, koordynator Tomasz Tyra,
 2007 r. VI Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu, Górskie zawody żeglarskie, o puchar Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, koordynator Tomasz Tyra,
 2008 r. VII Żeglarskie Akademickie Mistrzostwa Regionu, Górskie zawody żeglarskie, o puchar Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, koordynator Rafał Frankiewicz.

Regaty Cedzyna-24, imprezy w Ośrodku Sportów Wodnych HORN w Cedzynie

2006 r. XIX reaktywowane Regaty Cedzyna-24. – koordynator Tomasz Tyra
 2007 r. XX Jubileuszowe Regaty Cedzyna-24. – koordynator Tomasz Tyra



Patronat medialny:



2008 r. XXI Regaty Cedzyna-24. – koordynator Monika Kasprzyk
 2009 r. XXII Regaty Cedzyna-24. – koordynator Monika Kasprzyk, Piotr Molasy
 ZAWODY POD PATRONATEM STAROSTY KIELECKIEGO z udziałem:



2010 r. XXIII Regaty Cedzyna-24. – koordynator Marcin Łukasiak i Przemysław Sroka
 2011 r. z powodu braku wody w zalewie regaty nie odbyły się
 2012 r. niski stan wody, regaty odwołano
 2013 r. XXIV Regaty Cedzyna 24 - koordynator Sławek „Elektryk” Łukasiewicz
 2014 r. XXV Regaty Cedzyna 24 - koordynator Jacek Jabłoński i Sylwek Stradowski
 2015 r. XXVI Regaty Cedzyna 24 - koordynator Sławek Łukasiewicz i Andy Kaczor
 2016 r. z powodu braku zgłoszeń regaty nie odbyły się

3.3. Organizacja rejsów o charakterze wyprawowym

3.3.1. Synteza

1993 r. Początek organizacji rejsów o charakterze wyprawowym to śmiały jak na nasze możliwości rejs na jachcie s/y Coriolis należącym do Klubu Studenckiego AZS Politechniki Warszawskiej. Nasz przyjaciel i klubowicz – Anatol Noskowicz dograł szczegóły i wyruszyliśmy z Trzebieży na trasę pierwszego etapu: Trzebież – Świnoujście – Sassnitz – Abbekas – Ystad – Skyllinge – Sandvig – Christianio – Nexø – Kołobrzeg. 6-cio osobowa, klubowa załoga sprawdziła się znakomicie. Nasz skład to Anatol Noskowicz, Stanisław Pałęga, Adam Rogaliński, Monika Błońska, Iwona Kotwica, Grzegorz Radomski. Tylko pierwsza trójka pływała już po morzu, dla reszty był to pierwszy taki wypad w życiu. Po zawinięciu do Kołobrzegu Anatol uznał, że dajemy sobie radę na tyle, aby popłynąć samodzielnie w czasie drugiego etapu. To był rodzaj sprawdzianu i impulsu wskazującego, że stać nas nie tylko

na samodzielną organizację, ale także na prowadzenie rejsów. Drugą część poprowadził Staszek Pałęga na trasie Kołobrzeg – Darłowo – Władysławowo – Hel – Jastarnia – Puck – Gdynia.

1998 r. Kolejny większy rejs, dający nam możliwość poszerzenia horyzontów to rejs na morze Północne na jachcie s/y Hubal. Kapitanem był Waldemar Marek Ksionda, był on także budowniczym i głównym projektantem siatkobetonowej jednostki. Rejs odbył się na trasie Świnoujście – Kilonia – Cuxhaven – Kilonia – Świnoujście, w czasie dwóch tygodni. W rejsie podzielonym na dwa tygodniowe etapy brało udział łącznie 17 osób. Kapitan W.M. Ksionda oraz Adam Rogaliński i Wojciech Bryś brali udział w obu etapach.

Niewątpliwie ta wyprawa pokazała, że jest możliwa organizacja ciekawych rejsów, że klubowicze mogą podejmować się już organizacji, a nawet prowadzenia wypraw w dalekie rejony.

2001 r. Klubowy, 2 tygodniowy rejs na historycznym jachcie s/y Jarl, po Bałtyku południowym z zawinięciem do portów Szwecji, Danii i Niemiec oraz Polski.

2002 r. Klubowy, niemal wyczynowy rejs na jachcie s/y Kryśia z Gdańska przez Kilonię, Ijmuiden do Francji z portami w kanale la'Manche.

2004 r. Dwuetapowy rejs jachtem s/y Syrenka, pod dowództwem Marka Strzelczyka, na trasie Gdynia – Kilonia – Brunsbüttel – Cuxhaven – Helgoland – Den Helder – Ijmuiden – Amsterdam i Amsterdam – Helgoland – dookoła Jutlandii – Świnoujście. Łącznie w czasie 4 tygodni pływało w rejsie 11 osób. Z powodu stanu technicznego jachtu oraz warunków atmosferycznych była to znakomita szkoła żeglowania. Trudy rejsu zaowocowały w kolejnych latach.

2005 r. „Wyprawa Edynburg”. Na znanym nam jachcie s/y Syrenka, pod dowództwem powszechnie znanego kapitana Ryszarda Jędrzejewskiego z Wrocławia, Klub zorganizował dużą wyprawę. Na trasie Cuxhaven (Niemcy) – Helgoland – Edynburg (Szkocja) – Stanghelle (Norwegia) – Vikanes – Lonevåg – Bergen doświadczyliśmy niełatwego żeglowania na otwartej przestrzeni północnej części Morza Północnego oraz ciekawych choć trudnych wodach norweskich fiordów.

2006 r. „Wyprawa Owce”. Na jachcie s/y Syrenka, pod dowództwem Adama Rogalińskiego zorganizowaliśmy piękny rejs na dalekie północne wody. Na trasie Esbjerg (Dania) – Aberdeen (Szkocja) – Pentland Firth – Stromnes (Orkady) – Torshavn (Wyspy Owce) – Baltasound (Szetlandy) – Fønnes (Norwegia) – Vikanes – Vaksdal – Bergen, w czasie 3 tygodni żegluga załoga odwiedziła niezwykle dla żeglarzy miejsca. Począwszy od Pentland Firth, uznawanego za najtrudniejsze nawigacyjnie miejsce w Europie, a jedno z trudniejszych na świecie (silne prądy do 12 węzłów, wielkie pływy, nakładająca się fala z Atlantyku na falę z Morza Północnego, niemal ciągłe mgły, wiry o średnicy kilkunastu metrów) poprzez nieznaną, otwarte wody północnego Atlantyku, mało znane żeglarzom Wyspy Owce i wreszcie pola naftowe, fiordy, podwodne skały, cieśniny i silne prądy Norwegii. Dobrana załoga, sprawdzony jacht i precyzyjne planowanie pozwoliły na przepłynięcie tej trudnej trasy w idealnych humorach i świetnej kondycji. W pełni Klubowa załoga sprawdziła się na dalekich trasach.

2007 r. „Fart Race Islandia 2007”. Na jachcie s/y Syrenka, pod dowództwem Adama Rogalińskiego Klub zorganizował rejs - wyzwanie. Na trasie z Cuxhaven (Niemcy) – Helgoland – Peterhead (Szkocja) – Pentland Firth – Keflavik (Islandia), w czasie 3 tygodni żegluga Klub przeżył magiczne dla żeglarzy miejsca. Przede wszystkim odległa, niezwykle wyspa wczesnych wikingów – Islandia. Niezwykłe miejsce wodospadów, gejzerów, wulkanów i lodowców, a także miejsce stykania się płyt kontynentalnych – amerykańskiej i europejskiej. Miejsce, gdzie stacje wielorybiczne niemal pachną surowością niebezpiecznej pracy, gdzie tradycja 1000-letniej, lokalnej społeczności i średniowiecznego języka styka się z nowoczesnością, gdzie polska diaspora liczy ponad 5% całości społeczeństwa, gdzie prawdziwy pumeks można znaleźć pod podeszwą buta, gdzie noc trwa niemal pół roku, a potem pół roku dzień. Także w tym roku odbył się w grudniu trudny rejs w bardzo trudnych warunkach. Na jachcie s/y Zjawa IV, pod dowództwem Tomka Grali popłynęliśmy do Kłajpedy. Trudności rejsu to – warunki sztormowe od wyjścia z portu do ostatniej minuty rejsu oraz fatalnie przygotowany przez armatora jacht. Wszystko co mogło się rozlecieć na jachcie, rozleciało się podczas rejsu. Stare żagle w ilości 3 szt.!!!, zepsute

ładowanie akumulatorów (od nie wiadomo jak dawna), zniszczona elektryczna pompa zęzowa, potem także ręczna, zapchane filtry paliwa i pęknięty przewód paliwowy, zęza pełna tego co poprzednie załogi przez cały sezon strawiły albo strawić chciały, brak możliwości uruchomienia generatora prądu ... Reszta była ok.

2008 r. Niezwykle interesujący rejs odbył się za przyczyną udostępnienia Daru Młodzieży do „cywilnych” rejsów. Na to historyczne żeglowanie dostał się z Klubu Sławek „Elektryk” Łukasiewicz i odbył niezwykle emocjonujący rejs na żaglowcu, który podziwiany jest przez niemal wszystkich żeglarzy.

Oprócz żeglowania po zimnych wodach północnych, w maju miała miejsce wyprawa na jachcie s/y Watchingman pod dowództwem Wojtka Wiszniewskiego, z Wysp Kanaryjskich na Baleary. W trakcie rejsu odwiedzono Wyspy Selvagens, Maderę, Maroko, Gibraltar oraz wybrzeże Costa Del Sol. Tym samym członkowie klubu dotarli pod żaglami na kolejny kontynent – Afrykę.

2009 r. Wielka wyprawa samotnie dookoła świata na jachcie „Tanasza Polska Ustka” Nataszy Caban. Ten wielki rejs zakończony w grudniu 2009 roku został wsparty logistycznie, finansowo i organizacyjnie przez Klub, a Natasza została członkiem honorowym Klubu z głębokiego śródlądzia, mającego ambicje i wielkie plany.

2010 r. Dwaj członkowie Klubu – Wojtek „Wasył” Wiszniewski i Jerzy Ziętał weszli w skład załogi jachtu s/y Selma Expeditions, który odbywa rejsy na wodach Ziemi Ognistej oraz wokół przylądka Horn. Tym samym klubowicze 05-12-2010 r. wstąpili do elitarnego grona żeglarzy, którzy opłynęli tą złowieszczą skałę. Są także kandydatami do Bractwa Kaphornowców.

2012 r. Czerwcowy rejs do Petersburga organizowany przez Zenka Macha z Gdańska. Etapy poprowadzili Wojtek Wiszniewski, Hubert Długosz i właśnie Zenon.

2013 r. Zenon Mach koordynuje wyprawę jachtem Pantai na trasie Gdańsk – Petersburg – Wyspy Sołoweckie na morzu Białym – Petersburg – Gdańsk. Klubowe załogi miały okazję odbyć niezapomnianą wyprawę po dzikich i niedostępnych terenach. Prawdopodobnie była to jedyna żeglarska wyprawa w historii na tej trasie w obie strony. Trudy organizacji oraz niepewność co do możliwości wpłynięcia na ten niedostępny uplasowały rejs w kategorii wypraw „niemożliwych”.

2014 r. Dwaj członkowie Klubu – Jerzy Ziętał i Piotr Jasiński uczestniczyli w rejsie na Spitzbergen. Opowieści o wyprawie podsumowali w pięknej prelekcji dla szerokiego grona słuchaczy.

3.3.2. Rejs dookoła świata Nataszy Caban

Natasza Caban, żeglarka, podróżniczka, niespokojny duch, ciepła i uśmiechnięta dziewczyna w wielkich marzeniach i wielką konsekwencją w działaniu. Marzenia o podróżach i przygodzie zaczęła realizować mając 17 lat, wyjeżdżając do Niemiec, a potem Francji w poszukiwaniu swego miejsca na ziemi, a raczej na wodzie. Mając ledwie 19 lat zaczyna pracować na słynnym regatowym jachcie Kia Loa IV (Maxi 80). Tak zaczęła się przygoda z pracą pod żaglami, dostawami jachtów do odbiorców na całym świecie, udziałem w najwspanialszych regatach. Miedzy innymi w regatach Sydney – Hobart.



Największym marzeniem Nataszy było samotne opłynięcie świata. Jej konsekwencja i upór spowodowały, że zamieniła marzenia w rzeczywistość. Więc ... Natasza zdecydowała się popłynąć dookoła globu na jachcie Sparkman and Stephens 34, długości 10,23 metra, o wdzięcznej nazwie „Tanasza Polska Ustka”. Rejs został zaplanowany jako etapowy, w trakcie postojów miało dojść do realizacji marzeń dzieci – podopiecznych Fundacji Anny Dymnej „Mimo Wszystko”. Wyruszyła z Hawajów w lipcu 2007 roku. W czasie wyprawy odwiedziła Vanuatę, Port Moresby, Darwin, Wyspy Kokosowe, La Reunion, Durban, East London i Mossel Bay, Kapsztad,

Wyspę Świętej Heleny i Świętej Łucji, Panamę, Galapagos i Markizy. Ukończyła rejs 1 grudnia 2009 r. o godzinie 17:00, przepływając 26 tysięcy mil morskich. W trakcie rejsu dwukrotnie gościła na pokładzie podopiecznych ww. Fundacji.

Co ma jednak wspólnego Klub Horn z Kielc z wyprawą Nataszy? Otóż, spośród polskich organizacji, klubów i zrzeszeń związanych z żeglarstwem, jako jedyni włączyliśmy się w organizację rejsu. Na prośbę Nataszy zajęliśmy się finansowym wsparciem. Klub przeznaczył pozyskiwane środki na rejs. Klubowe służby księgowe zajęły się trudnymi rozliczeniami wydatków w przedziwnych, egzotycznych walutach, tym samym zapewniliśmy możliwość kontynuacji rejsu w jego newralgicznym momencie.



Natasza odwiedziła Kielce dwukrotnie. Pierwszy raz w trakcie jednej z przerw po zakończeniu kolejnego etapu wyprawy oraz po zakończeniu całej eskapady. W trakcie wizyt Natasza spotkała się z Wojewodą Świętokrzyskim Panią Bożentyną Pałą-Korubą, Marszałkiem Województwa – Panem Adamem Jarubasem, Prezydentem Miasta Kielce – Panem Wojciechem Lubawskim, zastępcami Prezydenta Panami Andrzejem Sygutem i Czesławem Gruszewskim, Starostą Powiatowym – Zenonem Janusem oraz wicekuratorem – Panem Lucjanem Pietrzczykiem. Ta seria spotkań została uzupełniona spotkaniem ze sponsorami Klubu, uroczystym obiadem w patio Centrum Biznesu, dwoma prelekcjami z pokazem zdjęć z wyprawy oraz spotkaniem z żeglarzami w pubie Galeon. Wizyty te były także bodźcem do zintensyfikowania działań nad budową naszej bazy w Cedzynie.

Natasza jest członkiem honorowym naszego Klubu.

3.4. Rejsy śródlądowe organizowane przez Klub

Rejsy śródlądowe to ogromna część działalności Klubu i klubowiczów. Kieleckie środowisko wodniaków z wielką chęcią pływa na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Z pewnością przyczyniła się do tego działalność Wyższej Szkoły Pedagogicznej, która w latach 80-tych i 90-tych organizowała wędrowne obozy żeglarskie. Żeglowano na kilku jachtach jednocześnie, a dla znaczącej liczby studentów był to pierwszy kontakt z żeglarstwem. Ci przyszli nauczyciele zostali w ten sposób zaszczepieni jeziorami mazurskimi. Setki rejsów prowadzonych przez klubowiczów jest tego potwierdzeniem. A takie osoby jak Staszek Pałęga, Piotr Wrzosowski, Adam Rogaliński, Mateusz Kisio, Marcin Kosmala, Piotrek Molasy, Krzysiek Niziołek, Jeremi Segieciński, Sławek Wrona mają na swoim koncie ponad 20 poprowadzonych rejsów śródlądowych, w większości właśnie na WJM. Analizując ankiety klubowe można postawić tezę, że 90 % rejsów śródlądowych odbyło się na WJM, pozostałe na niemal wszystkich akwenach w Polsce.

W połowie ostatniego 10-lecia Klubu pojawiły się rejsy śródlądowe we flocie. Motorem napędowym tych rejsów są Tomek Tyra i Rafał „Miodowy” Frankiewicz. Skupiają zawsze wokół siebie znaczną ilość chętnych i kilku skipperów. Takie często rodzinne rejsy stały się świetną szkołą żeglarstwa. Od 2013 organizacją flot zajmują się głównie Rafał Frankiewicz, Jerzy Ziętał i Marcin Banach.

3.5. Imprezy integracyjne

3.5.1. Spotkania, odczyty, prelekcje środowiskowe

- 2000 maj** – czysta Cedzyna 2000 – koordynacja Szczepan Jarosz, Adam Rogaliński
- 2003 lipiec** – „pływać da się na byle czym” – regaty – koordynator Adam Rogaliński i Artur Kocznur
- 2004 czerwiec** – pływania, ognisko i pogawędki dla dzieci ze szkoły w Kowali, gmina Sitkówka Nowiny – koordynator Adam Rogaliński, Izabela Winiarska (SP. Kowala)
- 2005 maj** – regaty szkoleniowe „bez skipperów” – koordynator Adam Rogaliński
- 2005 czerwiec** – pływania, ognisko, grill, konkursy dla dzieci ze szkoły w Cedzynie – koordynator Adam Rogaliński
- 2007 lipiec** – koncert zespołu EKT – koordynator Sławomir „Kawa” Wrona,
- 2007 sierpień** – regaty Kapitanów, Morsów, Trenerów, Bosmanów – Tomasz Wasiński
- 2007 wrzesień** – października – Wystawa fotografii z Fart Race Islandia 2007 – Iwona Plucner
- 2008 maj** – wydanie Albumu „Fart Race Islandia 2007” – Marcin Banach, Adam Rogaliński
- 2008 lipiec** – I zawody Grup Ratownictwa Wodnego – Adam Rogaliński,
- 2008 lipiec** – regaty Kapitanów, Morsów, Trenerów, Bosmanów – Wojciech Wiszniewski
- 2009 luty** – spotkania z Nataszą Caban – koordynator Adam Rogaliński
- 2009 czerwiec** – I piknik żeglarski dla pracowników Biblioteki UJK – zawody sportowe i pływanie na żaglówkach połączone ze szkoleniem na temat bezpieczeństwa nad wodą – Iwona Plucner, Ewa Szlapek, Janusz Marcinkowski
- 2009 lipiec** – II zawody Grup Ratownictwa Wodnego – Sławomir Łukasiewicz
- 2010 kwiecień** – spotkania z Nataszą Caban – Adam Rogaliński
- 2010 czerwiec** – II piknik żeglarski dla pracowników Biblioteki UJK – turniej gier i zabaw „żeglarskich”, pokaz ratownictwa wodnego i pierwszej pomocy – koordynator Iwona Plucner
- 2010 sierpień** – III zawody Grup Ratownictwa Wodnego – Marcin Łukasiewicz
- 2010 październik** – „Czysta Cedzyna 2010” - koordynator Marcin Łukasiewicz
- 2011 styczeń** – prelekcja „Rejs Selma Expeditions - Cabo de Hornos, Tierra del Fuego Fiordos” – Wojciech Wiszniewski, Jerzy Ziętał
- 2011 kwiecień** – czerwiec – „Cumy rzuć, żagle staw” - wystawa fotograficzna z rejsów KM HORN – Iwona Plucner
- 2011 kwiecień** – prezentacja „Żeglarstwo w Klubie HORN - moja pasja” dla Liceum Ogólnokształcącego nr VI – Adam Rogaliński
- 2011 kwiecień** – prezentacja „Morskie opowieści o żaglach, żaglowcach i ludziach morza” dla środowisk harcerskich zrzeszonych w Hufcu Kielce-Południe – Adam Rogaliński, Wojciech Wiszniewski
- 2011 maj** – prezentacja dorobku Klubu podczas sesji Rady Miasta Kielce – Adam Rogaliński
- 2012 październik** – gala XX – lecia Klubu Morskiego Horn
- 2014 kwiecień** – prezentacja „Żeglarstwo – pierwsze kroki” - przedszkole samorządowe w Cedzynie – Adam Rogaliński
- 2015 luty** – udział w koncercie szanty dla dzieci w Filharmonii Świętokrzyskiej
- 2015 luty** – stoisko podczas Targów SportExpo, Targi Kielce – Marcin Łukasiewicz
- 2015 maj** - szantobranie – wspólne śpiewanie szant z udziałem naszych muzyków. Spotkanie otwarte dla wszystkich organizowane w Domu Środowisk Twórczych w Kielcach
- 2015 grudzień** – pokaz zdjęć z rejsu na Spitzbergen – prowadzący – uczestnicy - Piotr Jasiński i Jerzy Ziętał
- 2016 luty** - - stoisko podczas Targów SportExpo, Targi Kielce – Marcin Łukasiewicz

3.5.2. Bal żeglarza

2011 r. Z inicjatywy Marcina Banacha, przy znaczącym udziale Krzysztofa Reszke, na początku 2011 r. została zorganizowana nowa impreza – Bal Żeglarza. Zaproszono przedstawicieli władz, innych środowisk i znajomych żeglujących z nami na wielu rejsach. W pięknych wnętrzach Hotelu Uroczysko bawiło się ponad 100 osób, wszyscy byli związani z Klubem pośrednio lub bezpośrednio, pływając głównie w rejsach morskich. Impreza ta udała się tak znakomicie, że już podjęto działania zmierzające do zrobienia drugiej edycji takiej zabawy. Integracja, spotkanie, wspólna zabawa, zwłaszcza poza sezonem nawigacyjnym jest niezwykle cenna. Oto znacząca grupa żeglarzy z różnych środowisk może ze sobą porozmawiać, albo zaplanować przyszłe działania i przyszłe rejsy. To właśnie na tej imprezie pojawił się w wyniku wielu rozmów pomysł na wyprawę w roku 2012 – kilkietapowy rejs, z wielokrotnym zawinięciem do Petersburga. Wygląda obiecująco.



2012 r. w sali Castor odbył się II Bal Żeglarzy, zgromadził on około 90 sympatyków sportów wodnych z kilku środowisk. Podczas rozpoczęcia imprezy głos zabrała Pani Wojewoda Bożentyna Pałka – Koruba, która pogratulowała XX-lecia Klubu i wręczyła wyróżnienie Adamowi Rogalińskiemu, założycielowi Klubu za długoletnią działalność środowiskową. Imprezę koordynował niezawodny Marcin Banach.

2013. r. III Bal Żeglarzy odbył się w Sali hotelu Kameralny, dobra zabawa trwała do rana, a wrażenia pozostaną na długo. Organizacją zajął się Marcin Banach.

2014 r. IV Bal Żeglarzy ponownie odbył się w Sali hotelu kameralny. Także tym razem święta radości i tańca trwało do rana. Organizacją zajął się Marcin Banach.

2015 r. V Bal żeglarzy tym razem koordynował Krzysztof Reszke, a odbył się w pięknej i przestronnej Sali starej części hotelu Uroczysko w Cedzynie. Mimo odległości od centrum miasta wszyscy bardzo chwalili miejsce, wyżywienie i muzykę.

2016 r. VI Bal Żeglarzy wrócił do sali Castor, gdzie w przestronnej Sali bawiło się prawie 100 osób. Organizacją zajął się Marcin Banach.

3.5.3. Wystawy

Wystawa fotografii z wyprawy żeglarskiej FART Race - ISLANDIA 2007

7 września - 5 października 2007

Biblioteka Główna Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach, ul. Leśna 16

Przygotowanie wystawy: Iwona Plucner, Ewa Szlapek, Adam Rogaliński



Z opisu wystawy: „Wystawa stanowi fotograficzną dokumentację żeglarskiej przygody załogi Klubu Morskiego HORN. Prezentujemy 44 fotografie w formie wydruku oraz ponad 400 zdjęć cyfrowych jako pokaz slajdów. Dodatkowo można obejrzeć 55 minutowy klip filmowy, będący skrótem obszernego materiału filmowego nakręconego przez uczestników wyprawy podczas ponad 300 godzin rejsu i kilku dni wędrówki przez Islandię. Na szczególną uwagę zasługują uwiecznione na fotografiach krajobrazy Islandii - krainy lodu, wodospadów i gejzerów, zachwycającej, baśniowej i niezwyklej.” [<http://www.ujk.edu.pl/bg/wystawy/islandia/>]

„Cumy rzuć, żagle staw!” Wybór fotografii z rejsów Klubu Morskiego HORN
Wystawa ze zbiorów Biblioteki Głównej UJK i KM HORN, Kwiecień-czerwiec 2011
Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach. Wydział Matematyczno-Przyrodniczy,
ul. Świętokrzyska 15, Przygotowanie wystawy: Iwona Plucner, Ewa Szlapek
XX Lat Klubu Morskiego HORN – wystawa uliczna zorganizowana we współpracy
z Biblioteką Główną UJK oraz Muzeum Historii Kielc, Październik 2011, Kielce, Rynek.
Przygotowanie wystawy i opracowanie graficzne – Iwona Plucner
Stoisko podczas Targów SportExpo 2015. Klub w lutym tego roku miał okazję
uczestniczyć w Targach, na zaproszenie ich organizatorów. Został zaprezentowany
dorobek naszej organizacji i wystawa poświęcona naszym dokonaniom.
Stoisko podczas Targów SportExpo 2016. Targi Kielce zaprosiły nas ponownie
do udziału w imprezie. Tym razem oprócz tradycyjnych prezentacji na ekranie
pokazaliśmy część naszych trofeów, a także klubowe wydawnictwa.

3.5.4. Spływy kajakowe

2006 r. – I międzynarodowy spływ kajakowy, rzeka Lubrzanka koordynator Adam Rogaliński. Po raz pierwszy zorganizowany Klubowy spływ kajakowy. Może nie duży, ale w dość zaskakującym terenie – rzeka Lubrzanka, około 500 metrów przed wpłynięciem do zalewu w Cedzynie. Trudno uznać, że na tym odcinku jest to strumień do pływania. Kajaki zostały spławione z jedną małą przenoską, aż do silnie zarośniętego ujścia do zalewu. Tu można było już naprawdę popływać. Kręte koryto z zarośniętymi brzegami i małymi rozlewiskami leniwie wiło się po cofce zalewu. Nasza obecność nie przeszkadzała dwu kilogramowym karpom grzejącym się na płycznach, ani ptakom licznie korzystającym z płytkiej wody. Jedynie wędkarzom nie odpowiadało, że straszmy ryby płynąć spokojnie z nurtem. Rozlewiska skończyły się po kilkudziesięciu metrach i pozostał do przepłynięcia wzdłuż brzegów zalew w Cedzynie. Zakończenie spływu oczywiście na naszej przystani, ubarwione zostało ogniskiem.

2007 r. – II międzynarodowy spływ kajakowy, rzeka Lubrzanka koordynator Adam Rogaliński, Sławomir Łukasiewicz. Nie było nas wiele, w sumie 3 załogi: Jurek, Ania i Elektryk. Początek łatwy nie był, bo wody było na tyle mało, że nie dało się płynąć, więc tylko spuszczaaliśmy kajaki po kamieniach – za to potem miało być głębiej i ciekawiej. Po kilku godzinach ciężkiej pracy i przepychania kajaków przez zatory – przekonani, że już co najmniej do Wisły dopływamy, na pytanie „Panie, a gdzie my jesteśmy” – usłyszeliśmy ze spokojem „w Cedzynie”. Znaczący gość był spokojny bo my to jakoś nie bardzo chcieliśmy mu uwierzyć. No i w ten sposób zaczęliśmy od tamy w Cedzynie, a skończyli pod mostem w ... Cedzynie.

2008 r. – III międzynarodowy spływ kajakowy, rzeka Lubrzanka koordynator Sławomir Łukasiewicz. Żeby tradycji stało się zadość, zaczęliśmy od mostu – także w trzy załogi, Ania, Ela i Elektryk. Rzeka od tej sprzed roku zmieniła się o tyle, że zaczęło czasami być głębiej, więc niech naszą słodką tajemnicą pozostanie, która z dziewczyn została miss mokrego podkoszulka. Po drodze trochę nas zaskoczyła Mójcza, na której dłuugo szukaliśmy miejsca, gdzie rzeka wypływa. Potem młyn, który wymusił na nas kilkudziesięciometrową przenoskę. Ten etap zakończył się na moście w Sukowie wywiadem z Radiem Kielce – do tej pory nie wiem skąd się wzięli w miejscu i w czasie ...

2009 r. IV międzynarodowy spływ kajakowy, rzeka Lubrzanka koordynator Adam Rogaliński. Niewielki spływ 2 kajakami od Mójczy do Kuby Młynów. Dość mocno zarośnięta rzeka nie ułatwiała spływu, ale jednak dzikość przyrody odwzajemniała się znakomicie. Kilka przenosek było sporym wyzwaniem, ale większym niski stan wody
2009 r. I międzynarodowy spływ kajakowy rzeką Kamienna koordynator Piotr Wrzosowski, Marcin Łukasiak. Spływ został zorganizowany z inicjatywy mieszkającego w Wąchocku Piotra, który namówił Marcina do przywiezienia kajaków na taką imprezę. Spływ dla 14 osób zaczął się sporo powyżej zalewu w Wąchocku przy tzw. Młynie. W zasadzie była to przeszkoda wodna, bo śladów młyna nie było za wiele. Leśną drogą kajaki zostały dowieszone nad niewielką bindugę, skąd szybko płynącą rzeką z kilkoma niewielkimi bystrzami, leniwie wpłynęła do Zalewu, po jego

przepłynięciu wyciągnęliśmy kajaki koło tamy. Stąd kilka kroków do miejsca zakończenia spływu – ładna polana z przygotowanym ogniskiem. Spotkanie trwało niemal do rana.

2010 r. I spływ kajakowy, rzeka Warkocz/Lubrzanka, koordynator Adam Rogaliński. Niewielki spływ dwoma kajakami. Start za mostem w Sukowie. Rzeka spławna, mało przeszkód. Na miejscu ujścia rzeki Warkocz, usiłowaliśmy podpłynąć pod prąd w ten dopływ, udało się jakieś 200 – 300 metrów do pierwszego zatoru – wielkiego zwalonego drzewa. Rzeka Warkocz jest warta większej eksploracji.

I na tym zakończyły się etapy z... mniejszym rozmachem, bo kolejny spływ w 2011 przybrał z racji wielkości nazwę ... międzygalaktyczny.

2011 r. V międzygalaktyczny spływ kajakowy, rzeka Lubrzanka – Czarna Nida



koordynator Sławomir „Kawa” Wrona, Sławomir Łukasiewicz. Udało się zorganizować zabawę dla ponad 20 osób oraz zakończyć romans z Lubrzanką przepływając od mostu na drodze do Borkowa, na Czarną Nidę. Potem w Kuby Młynach została przetestowana wytrzymałość kajaków - dobrze, że nie były laminatowe tylko polietylenowe: nie do uwierzenia co z takim kajakiem woda może zrobić, jak się uprze, żeby go połamać wciskając pod most. Chyba w sześciu musieliśmy

go wyciągać, ale w końcu się udało - i potem wystarczyło tylko go wyprostować i nadawał się do pływania!

Na ten etap plan był dość ambitny - chcieliśmy skończyć u „Kawy” na działce w Morawicy, jednak silna burza trochę nas przytrzymała i etap zakończył się we młynie w Bieleckich Młynach - niedużo zostało, ale jednak zmęczenie materiału dawało się we znaki...

2012 r. VI międzygalaktyczny spływ kajakowy, rzeka Czarna Nida koordynator Sławomir „Kawa” Wrona. Kontynuacja przerwanej rok wcześniej podróży Nidą, minęliśmy działkę „Kawy” kończąc w Brzegach.

2013 r. VII międzygalaktyczny spływ kajakowy, rzeka Czarna Nida koordynator Sławomir „Kawa” Wrona. Brzegi – Pińczów. Nie obyło się bez „wodowania” kilku kajaków.

2014 r. VIII międzygalaktyczny spływ kajakowy, rzeka Czarna Nida koordynator Sławomir „Kawa” Wrona. Pińczów – Chroberz.

2015 r. IX międzygalaktyczny spływ kajakowy, rzeka Czarna Nida koordynator Sławomir „Kawa” Wrona. Chroberz – Wiślica.

2016 r. X międzygalaktyczny spływ kajakowy, rzeka Czarna Nida koordynator Sławomir „Kawa” Wrona. Wiślica – Nowy Korczyn

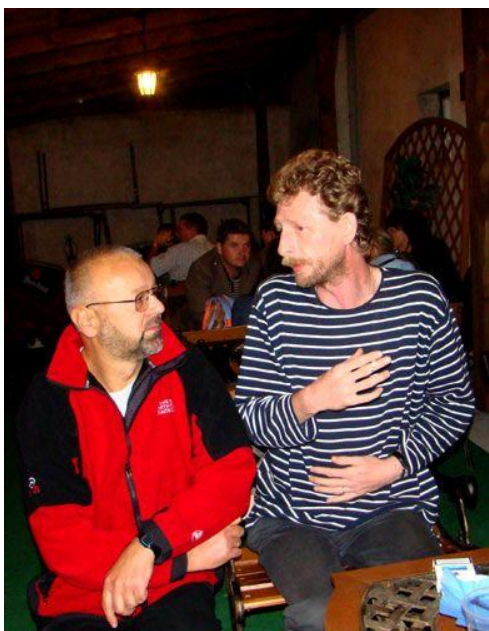
3.5.5. Koncerty

Pierwszy szantowy koncert jaki udało nam się zrobić odbył się w 2001 roku w pubie „Galeon”. Koncert dość ciekawy. Śpiewała wokalistka „operowa”, a przygrywał na gitarze ... Piotr Restecki /jeszcze nie znany późniejszy wirtuoz gitary klasycznej/. Zestaw mało szczęśliwy dla muzyki szantowej, ale ... fajnie było.

Kolejna próba rozkręcenia działalności szantowej to 2003 r. Także pub Galeon i występ nieznanego jeszcze zespołu Fok, który w repertuarze miał dziesiątki utworów z pod znaku żagla.

W latach 2004 – 2005 Klub pomagał Stowarzyszeniu Gejtawy w organizacji Szanty na Sukces – nowatorskiego projektu realizowanego od 2003 r. udział klubu był

skromny – nasi ludzie pomagali rozkolportować informację o wydarzeniu, pomagali w organizacji sceny, pracowali nad publicznością.



2007 – Klub Horn zorganizował całkowicie już samodzielnie duży koncert legendarnego zespołu EKT Gdynia. Zespół ten założony w roku 1986 z inicjatywy Jana Wydry. Jego nazwa wywodzi się od Elitarnego Klubu Turystycznego, mającego swoją siedzibę w Gdyni. Karierę rozpoczynali śpiewając piosenki turystyczne (wyróżnienie na festiwalu „Włóczęga” w Zielonej Górze w 1986 r.), by z czasem ewoluować do roli jednego z najpopularniejszych w Polsce zespołów wykonujących piosenkę żeglarską. Filarami zespołu, prócz założyciela, głównego wokalisty, autora tekstów oraz muzyki Jana Wydry, są Ireneusz Wójcicki i perkusista Jacek Fimiak. 3 marca 2006 we Wrocławiu odbył się koncert z okazji 20-lecia istnienia zespołu. W gali wzięli udział m.in. Gdańska Formacja Szantowa, Ryczące Dwudziestki, Orkiestra Samanta oraz Sąsiedzi.

Kilka miesięcy później u jednego z członków zespołu, Irka „Messaliny” Wójcickiego, zdiagnozowano złośliwy nowotwór skóry wykluczający go na kilka miesięcy z życia artystycznego.

Jesienią tegoż roku odbyła się seria koncertów w największych miastach Polski (Warszawa, Łódź, Wrocław) połączonych ze zbiórką pieniędzy na leczenie artysty.

Nasz Klub - jedyny w województwie, postanowił przyłączyć się do tej ogólnopolskiej akcji i zorganizować koncert charytatywny, z którego całkowity dochód postanowiliśmy przeznaczyć na terapię lekową Irka Wójcickiego. Pomysłodawcą i organizatorem tej akcji został Sławek „Kawa” Wrona, od niedawna członek naszego Klubu. Przygotowania rozpoczęliśmy już na wiosnę od wyszukania takiego miejsca na organizację koncertu, które miałoby odpowiedni klimat i było niedrogie.

Po wielu rozmowach, oglądaniu potencjalnych miejsc koncertu, wybór nasz padł na Pałacik Zielińskiego, gdzie mieści się Dom Środowisk Twórczych.

Wielkie podziękowania dla Pana Ryszarda Pomorskiego - dyrektora DŚT, który zgodził się nieodpłatnie udostępnić ogród wraz ze sceną oraz sprzęt elektroakustyczny niezbędny do nagłośnienia koncertu.

Kolejnym krokiem było wydrukowanie materiałów - plakatów reklamujących koncert oraz zaproszeń i biletów wstępu. I tutaj także udało mi się znaleźć sponsora - firmę poligraficzną MEGA, która za darmo sporządziła bardzo fajny projekt plakatu i wydrukowała go. Przygotowała także zaproszenia i bilety. Za co serdecznie dziękujemy właścicielom firmy Ewie i Wojtkowi Gałuszce.

Rozpoczęliśmy oczywiście od rozmów z zespołem EKT, który miał być gwiazdą tego wieczoru. Na szczęście okazało się że mogą przyjechać do nas 23 września. Postanowiliśmy też, że przed zespołem EKT wystąpi jako tzw. support - kielecka grupa FOK grająca piosenkę turystyczną, poezję śpiewaną oraz piosenkę żeglarską. I jak się potem okazało był to dobry ruch z naszej strony. Następnym krokiem było znalezienie sponsorów koncertu, aby można było z ich darowizn pokryć koszty organizacyjne imprezy. Wszystko to po to, aby jak najwięcej pieniędzy zostało na terapię lekową Irka. Wreszcie po wielu rozmowach, namowach, chodzeniu od drzwi do drzwi różnych firm, udało się znaleźć kilku sponsorów (głównie z branży elektrycznej i budowlanej) i budżet został zbilansowany.

Ważną sprawą okazało się znalezienie odpowiedniej osoby do prowadzenia koncertu czyli tzw. konferansjera. Musiała to być osoba elokwentna, z poczuciem humoru, umiejąca zabawić publiczność, a w przerwie koncertu poprowadzić różne konkursy (bo i to takie zostały zaplanowane), w których nagrodami były różne fanty подарowane nam przez sponsorów.

I udało mi się namówić do tego, znanego i lubianego kieleckiego kabareciarza, lidera kabaretu PIRANIA - (dziś już nieżyjącego) - Andrzeja Kaczmarka.

Następnie została jeszcze do załatwienia sprawa mediów. I tutaj znowu zaczęły się korowody z prasą, stacjami radiowymi i telewizyjnymi.

Zależało nam na jak największym rozreklamowaniu koncertu, ze względu na ilość potencjalnych osób które mogłyby przyjść na występ, a co się bezpośrednio przekłada na ilość zebranych pieniędzy.

Rozmowy przyniosły rezultat i w zasadzie wszystkie bardziej liczące się media zgodziły się dać jakieś wzmianki o koncercie, a Echo Dnia (wielkie podziękowania dla



redaktor Pani Lidii Cichockiej) wydrukowało nawet sporej wielkości artykuł o zespole i mającej się odbyć imprezie.

Tak więc wszystkie przygotowania zakończyły się pomyślnie i z niecierpliwością, ale i z pewnymi obawami czekaliśmy na dzień koncertu. Czy zakończy

się on sukcesem, czy też wielką kłapą. Bo teoretycznie wszystko mogło się zdarzyć: np. zespół zrezygnuje z przyjazdu (z różnych przyczyn - choroba, wypadek itp.), miejsce koncertu może nam nie zostać udostępnione, czy zwyczajnie nie dopisze pogoda lub ludzie. Na szczęście były to płonne obawy. Zespół potwierdził przyjazd, pogoda zapowiadała się jak na koniec września dobrze, a i ludzie dopisali tak, że trzeba było dostawiać krzesła.

Przed występem EKT, zagrał i zaśpiewał kielecki zespół FOK, który swoimi piosenkami wprowadził słuchaczy w odpowiedni nastrój, tak że publiczność z niecierpliwością czekała na występ gwiazdy tego wieczoru.





A zespół EKT nie zawiódł oczekiwań, dał świetny koncert, goście bawili się znakomicie, śpiewali razem z zespołem, tańczyli, a nawet co niektórzy jak zauważyłem, próbowali grać na różnych instrumentach (harmonijka, tamburyno, marakasy itp.). Po zakończeniu występu, zgromadzeni głośno domagali się bisów, co zespół kilkakrotnie uczynił, a potem długo jeszcze nie pozwalali im się rozejść prosząc o autografy, wspólne zdjęcia, czy uściśnięcie ręki. Tak więc całe to przedsięwzięcie okazało się artystycznym, marketingowym i finansowym sukcesem.

Pieniądze uzyskane z koncertu (po potrąceniu kosztów) zostały w całości przekazane na konto fundacji która zajmowała się zbiórka pieniędzy na leczenie Irka. A było tego sporo, więcej niż

za podobny koncert uzyskała powszechnie znana fundacja Gniazdo Piratów.

Podsumowując, cieszymy się bardzo, że zorganizowany przez nas koncert odniósł sukces, i że mogliśmy dołożyć naszą cegiełkę do leczenia charyzmatycznego wokalisty zespołu, który jest jedną z najbardziej znanych i lubianych postaci sceny szantowej w Polsce.

Sukces organizacyjny i merytoryczny tego koncertu pozwala śmiało planować kolejne imprezy związane z propagowaniem kultury żeglarskiej. Elementy działalności w tej sferze publicznej na stałe wejdą do klubowego kalendarza.

W 2015 roku Klub zorganizował „Szantobranie” – nowatorska impreza szantowa w zaprzyjaźnionym Pałacyku Zielińskiego. Koncert – wspólne śpiewanie publiczności i występujących. W roli muzyków wystąpili członkowie naszego Klubu. Dzięki użyczeniu ogrodów w Pałacyku Zielińskiego oprawa imprezy była znakomita, a setka uczestników bawiła się znakomicie.

W 2016 r. w listopadzie... jest zaplanowany kolejny koncert. Tym razem wystąpią Mechanicy Shanty – chyba najlepszy obecnie zespół szantowy w Polsce. Koncert odbędzie się oczywiście ... w Pałacyku Zielińskiego.

IV. Klub w regionie

4.1. Działania na rzecz społeczności lokalnej

4.1.1. Dzień dziecka na wodzie



1992 r. - I edycja. zgromadziła około 170 dzieci, każdy uczestnik zabawy otrzymał pamiątkowy upominek. Oprócz przejażdżek „omegą” po zalewie zorganizowaliśmy szereg konkursów sportowych i rysunkowych, z nagrodami ufundowanymi przez pierwszych sponsorów. Koordynatorem imprezy była Iwona Plucner, a jej organizatorami i wykonawcami Ewa Szlapek, Adam Rogaliński, Stasiu Miazga, Staszek Pałęga, Piotr Wrzosowski, Agata Wesołowska. Impreza odbyła się przed budynkiem i na dojeździe do budynku Klubu Mewa. Dzień dziecka na stałe zagościł w naszym

klubowym terminarzu imprez,

1994 r. - II edycja w została zawężona do konkursów i zabaw na brzegu z uwagi na spuszczoną wodę w zalewie w Cedzynie. Powtórnie miejsca użyczył Klub Mewa,

1996 r. - III edycja zorganizowana na terenie „Przemysłówki”, także nie było pływać z dziećmi, ze względu na brak wody w zalewie,

1999 r. - IV edycja zorganizowana na placu przed hangarem żeglarskim w Kielcach. Pływać nie było, ze względu na nie udostępnienie sprzętu przez Okręgowy Związek Żeglarski,

2000 r. - V edycja, zorganizowana przez Klub na plaży w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie,

2001 r. VI edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu we współpracy z firmą prowadzącą małą gastronomię na terenie ośrodka – kawiarnią „Dziurka”. Odbyły się pływanie z dziećmi na pozyskanym sprzęcie, odbył się grill i ognisko. Pierwszy raz do zabawy zostały zaproszone dzieci z pobliskiej szkoły podstawowej w Cedzynie. Zwyczaj ten pozostał do dziś,

2002 r. VII edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie,

2003 r. VIII edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu we współpracy z kielecką firmą „Tyskie Granie”, która od tego roku prowadziła część gastronomiczną i rozrywkowo – kulturalną ośrodka,

2004 r. IX edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu we współpracy z firmą „Galeon Club” i Stowarzyszeniem „Gejtawy”, które w tym roku wraz z Klubem Horn prowadziła część wodną ośrodka,

2005 r. X edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Całkowicie samodzielna impreza Klubu. Impreza koordynowana przez Adama Rogalińskiego,

2006 r. XI edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu koordynowana przez Adama Rogalińskiego,

2007 r. XII edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Adama Rogalińskiego,

2008 r. XIII edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Największa impreza tego typu w historii, koordynowana przez Andrzeja Kaczora z ogromnym udziałem i zaangażowaniem Ewy Gonciarz, Oli Zdeb, Marcina Łukasiaka, Przemka Sroki,

2009 r. XIV edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Krzysztofa Reszke,

2010 r. XV edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Krzysztofa Reszke,

2011 r. XVI edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Krzysztofa Reszke,

2012 r. XVII edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Marcina Łukasiaka,

2013 r. XVIII edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Krzysztofa Reszke i Piotra Molasego,

2014 r. XIX edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Krzysztofa Reszke i Piotr Molasy,

2015 r. XX edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Beatę i Andrzeja Cudzik,

2016 r. XXI edycja, zorganizowana w Ośrodku Sportów Wodnych w Cedzynie. Impreza Klubu, koordynowana przez Marcina Łukasiaka.

4.1.2. Czysta Cedzyna

W związku z remontem tamy została spuszczone woda z zalewu w Cedzynie. Odkryte dno zbiornika ukazało nam zgromadzone tam przez kilka lat liczne „skarby naszej cywilizacji” w postaci butelek, puszek, plastikowych opakowań, linek, metali itp. eksponatów. Na wiosnę 2011 r. zaplanowano już napełnienie zalewu, jednak nikt nie pomyślał o usunięciu zalegających śmieci. Zarządca tamy to nie ta sama instytucja, która zarządza wodą w zalewie, albo korytem rzeki, albo dnem.

Jak zwykle zabrakło koordynacji pomiędzy wielu zarządzającymi w zasadzie tym samym obiektem. To istnie komediowa sytuacja, gdzie planowane prace nie są skoordynowane tak, aby przynieść sensowny efekt. Tym bardziej, że wszystkie te zarządzające instytucje to administracja rządowa i samorządowa. Tu w bałaganie i partykularnych interesach najtrudniej się spotkać i dogadać, choć czasem instytucje dzieli raptem piętro !!!

Dzięki inicjatywie KLUBU MORSKIEGO „HORN” i przy współpracy Urzędu Gminy w Górnym w dniu 23 października 2010r. pod patronatem Marszałka Województwa Pana Adama Jarubasa, a także przy technicznym wsparciu Przedsiębiorstwa Gospodarki Odpadami została przeprowadzona akcja „Czysta Cezdyna 2010”. Patronatu medialnego nad akcją udzieliły mam lokalne media: Radio Kielce i Echo Dnia.

28 harcerzy ze Szkoły Podstawowej im. Ks. Jerzego Popiełuszki w Krajnie pod opieką dyrektora Andrzeja Michalskiego i Anny Michalskiej, 16 uczniów Gimnazjum w Bęczkowie pod opieką nauczycielek: Bożeny Lubachy i Agnieszki Makowskiej oraz Żeglarze z Klubu Morskiego Horn pod przewodnictwem Komandora Marcina Łukasiaka



i pracownicy Zakładu Usług Komunalnych oczyszczali dno zalewu jak też tereny przybrzeżne z odpadów. W akcji uczestniczyli także harcerze z 33 Kieleckiej Drużyny Żeglarskiej „PASAT” oraz tylko 1 przedstawiciel PZW. Brak było przedstawicieli ŚOZZ oraz klubu „Bryza”, którzy również korzystają w akwenu.

Gumowe rękawiczki i worki przygotowali pracownicy Urzędu Gminy, Zakładu Usług Komunalnych w Górnym oraz Urzędu Gminy Masłows. Harcerze i uczniowie spisali się bardzo dzielnie. Z dużym zaangażowaniem oczyszczali naturalne środowisko wokół spokojnie płynącego nurtu rzeki Lubrzanki. Worki pełne śmieci z terenu zalewu zbierali i przewozili pracownicy interwencyjni pod przewodnictwem Pana Juliana Kmiecica – Pracownika Urzędu Gminy Górno. Do akcji włączył się również Pan Stanisław Anioł – sołtys sołectwa w Leszczynach, który traktorem z przyczepą dowoził wypełnione worki do samochodu ciężarowego, obsługiwane przez pracowników Zakładu Usług Komunalnych w Górnym, stąd były one transportowane na wysypisko śmieci PGO. Ogólnie rzecz biorąc podczas akcji Czysta Cezdyna 2010 wysprzątnięto nieckę i brzegi akwenu usuwając łączną masę około 2 ton odpadów. Sprzątnięcie należało zorganizować przed napełnieniem zbiornika, tak by w przyszłym sezonie można było w pełni i bez obaw korzystać z akwenu.

Słoneczny i ciepły dzień służył wypoczynkowi więc na zakończenie akcji sprzątnięcia odbyło się na terenie Klubu Morskiego Horn wspólne ognisko z pieczeniem kiełbasek, które zorganizował i sponsorował Dyrektor Andrzej Michalski.

To już druga akcja „Czysta Cezdyna”. Poprzednia przeprowadzona w roku 2000, miała za zadanie oczyszczenie zalewu po siedmioletnim braku w nim wody. W tę pierwszą akcję włączył się także Klub Horn, a głównym organizatorem był znany kielecki żeglarz Szczepan Jarosz. Obecna edycja to kontynuacja działań mających na celu utrzymanie zalewu w czystości dla dobra wszystkich jego użytkowników, od osób pływających wpław, przez wędkarzy po żeglarzy i motorowodniaków. Warto zaznaczyć, że zanieczyszczenia na dnie, w tym pnie, gałęzie itp. są zagrożeniem dla użytkowników zalewu.



4.1.3. Praca z trudną młodzieżą

W 2006 roku Klub podjął się współdziałania z Ośrodkiem Szkolno Wychowawczym z Kielc. Zadanie to niezwykle trudne bo i młodzież ośrodka wymaga szczególnej opieki. Wychowankowie wraz z opiekunami założyli w naszej bazie swój biwak. Życie pod namiotami jest atrakcją dla młodych ludzi, a powierzenie im wymagających zadań takich jak praca przy sprzęcie, praca na jachtach, prace techniczne, służba z ratownikami i na sprzęcie wodnym okazały się strzałem w dziesiątkę. Być może pierwszy raz w życiu ktoś im zaufał i powierzył ważne zadania. Młodzież sprawdziła się znakomicie i akcja była kontynuowana przez kolejnych kilka weekendów. W efekcie ci młodzi ludzie z problemami mogli z jednej strony odpocząć, a z drugiej nauczyć się wielu czynności, a co ważniejsze, nauczyć się współdziałania z innymi. Niezwykle ważnym aspektem wychowawczym był wzrost samooceny u młodzieży przebywającej w naszym ośrodku.

Jeśli tylko nasz Klub pozyska zaplecze dla swego działania wrócimy do współpracy z środowiskami obecnie wykluczonymi, właśnie z trudną młodzieżą, z osobami sprawnymi inaczej i z środowisk zagrożonych, z młodzieżą ze środowisk biednych lub i niskim poziomem zaangażowania z wychowanie.

4.2. Współpraca z innymi środowiskami żeglarskimi

Współpraca z innymi środowiskami żeglarskimi datuje się od początku istnienia Klubu. Bo przecież jak nazwać opiekę i użytkowanie porzuconego jachtu Rambler, na samym początku istnienia Klubu (do czasu pojawienia się jego właściciela i zabrania jednostki z wody) ? czy sprzętu Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Kielcach. Uczelnia posiadała na Cedzynie 4 jachty: trzy omegi i jeden jacht kabinowy Bez-2. Brakowało za to zaangażowanych studentów. Klub sprawował nieformalną opiekę nad sprzętem i wykorzystywał go do organizacji szkoleń, pływania z młodzieżą i pływania rekreacyjnych. Ważnym współdziałaniem z innymi środowiskami był okres braku wody w zalewie w Cedzynie. Współpraca rozwinęła się z Ośrodkiem Wodnym Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, gdzie otrzymaliśmy możliwość czarteru jachtów za ceny identyczne jak ich własne środowisko klubowe. Podobnie było z TKKF Echo, gdzie pojawił się dostęp do jachtu s/y Warszawska Nike. Wreszcie rozpoczęła się współpraca z ŻKT Rejsy z Warszawy, gdzie mieliśmy dostęp do jachtów Jarl, a potem Syrenka, mając jednocześnie istotny wpływ na organizację sezonu żeglarskiego na tym drugim jachcie.

Przez lata 90-te, czyli okres braku wody w Cedzynie, niestety nie ułożyła się współpraca z środowiskami żeglarskimi w Kielcach. W zasadzie tylko Okręgowy Związek Żeglarski miał jakiś sprzęt – kilka Cadetów, parę innych podniszczonych łodzi, jacht Trener oraz kabinowa Andromeda. Jednak Zarząd OZZ konsekwentnie odmawiał dopuszczenia nas do tego sprzętu, zawsze argumentując potrzebami szkoleniowymi (Trener i Omegi), zniszczeniem sprzętu (Cadety), czy przekazaniem w opiekę jachtu Andromeda. Opiekun tego jachtu najpierw chciał zrobić na nim biznes, gdyż cena za czarter była wyższa niż w firmach czarterowych. Jacht w konsekwencji uległ degradacji i kompletnemu zniszczeniu. Doprowadzono do tego, że sprzęt organizacyjny przestał niemal istnieć. Nasz Klub niestety nie otrzymał wsparcia, a organizacyjny sprzęt sukcesywnie był kasowany lub przekazywany, jednak bez wiedzy wszystkich zainteresowanych.

W latach 90-tych współpracowano z pojedynczymi żeglarzami. Z kol. Markiem Krawczykiem dogadaliśmy korzystanie z bazy „Mewy” (domek Maja), podczas organizacji kolejnych Dni Dziecka. Ze Szczepanem Jaroszem w roku 2000, znanym działaczem ww. Klubu Turystyki Wodnej PTTK Mewa z Kielc, zorganizowano i przeprowadzono imprezę „Czysta Cedzyna 2000” zbierając i wywożąc ogromne ilości odpadów z czaszy zbiornika, tuż przed jego zalaniem wodą. W roku 2001 Klub zainstalował się w bazie Ośrodka Sportów Wodnych HORN. Tu współpraca zaczęła się szybko układać z wieloma środowiskami. Wynikało to z faktu, że dysponowaliśmy nabrzeżem, pomostami, basenem portowym, jachtami, miejscem na ognisko, obok

była gastronomia i obsługa gastronomiczna imprez. Dość szybko, bo już w 2002 r. pojawiła się flota WSP, czyli zniszczone i zaniedbane trzy jachty omega. Wraz z ośrodkowymi było to już 5 omeg. Dalsza współpraca to pomoc w organizacji Pucharu Prezydenta Miasta Kielc przez 33 drużynę „Passat” Jacka Szreka, wspomogliśmy KLUB Mewa, który po stracie Domku Maja nie miał własnego zaplecza. Z Mewą organizowaliśmy regaty o puchar Komandora Klubu. Współpracowaliśmy także z Stowarzyszeniem Gejtawy Marka Szymańskiego przy organizacji pierwszych przeglądów i festiwali szantowych w Kielcach. Kolejne środowisko żeglarskie to UKS Zalew Kielce, który u nas zorganizował bazę szkoły regatowej dla dzieci. W ośrodku także organizowali szereg imprez sportowych. Do dziś są stałymi bywalcami ośrodka, mają tu własny sprzęt i garaże magazynowe. Także do dziś współpraca układa się z harcerzami, organizują tradycyjne biwaki na początek sezonu, szkolą swych członków, wreszcie organizują regaty o Puchar Prezydenta Miasta Kielc. Świetnie rozwija się współpraca z ratownikami wodnymi. U nas swą bazę lokalną ma Świętokrzyskie Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, tu organizują swe szkolenia, zawody i kursy, tu także mają swą bazę ratowniczą dla Cedzyny, kąpieliska, zabezpieczają także niemal wszystkie imprezy wodne na zalewie. Zaglądają do nas także ratownicy z WOPR oraz policjanci z patrolu wodnego. Pozostałe środowiska mocno podupadły, Klub Mewa przestał istnieć, a pojedyncze osoby z różnych środowisk, albo wstępują do naszego Klubu, albo blisko z nim współpracują, trzymając u nas jachty lub wodując je w miarę potrzeb. Klub stał się w sposób naturalny zaczynem do działania i ośrodkiem skupiającym chętnych do społecznej aktywności na polu działalności wodnej.

Można uznać, że Klub w ostatnim dwudziestopięcioleciu współpracował i współpracuje ze wszystkim środowiskami żeglarskimi Kielc, które prowadzą jakąkolwiek działalność, poza jednym klubem, zakazującym swoim członkom nawet dobijania do naszych pomostów. Wszystkie pozostałe środowiska korzystają z zaplecza lub pomocy organizacyjnej, jak również technicznej (profesjonalne boje regatowe, sprzęt wodny, jachty komisji regatowej, pomoc bosmańska). Wydaje się, że nasz Klub doprowadził do integracji pozostałych jeszcze środowisk i umacnia ich współdziałanie. Plany dalszego zacieśniania współpracy są związane z budową nowej profesjonalnej bazy – nowoczesnego ośrodka sportów wodnych. Projekt już mamy.

V. Ludzie Klubu

5.1. Członkowie Honorowi Klubu

j.st.m. Andrzej Bebłowski – czołowy polski heraldysta, członek Polskiego Towarzystwa Heraldycznego, autor publikacji w miesięczniku „Żagle” poświęconych etykietce jachtowej, a szczególnie proporcjom klubowym, organizacyjnym, okolicznościowym i osobistym. Klub z nim właśnie odbył znakomite wyprawy na jachcie Jarl, a potem jachcie Krysia;

kpt.j. Andrzej Borowy – wieloletni prezes Tarnobrzeskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Znacząco przyczynił się do przeprowadzenia szeregu szkoleń, owocem których były kolejne uprawnienia żeglarskie sporej grupy obecnych skipperów;

j.st.m. Natasza Caban – organizatorka i uczestniczka samotnego rejsu dookoła świata, organizatorka akcji „rejs z Nataszą”, podczas której zabierała na pokład jachtu podopiecznych Fundacji „Mimo wszystko” Anny Dymnej. Współdziałanie z Klubem to wzajemne wspieranie się w swych działaniach oraz wzajemna promocja;

j.st.m. Hubert Długosz – znakomity prawnik, współwłaściciel kancelarii prawnej. Dzięki rejsom z Hubertem wielu klubowiczów złapało bakcyła żeglarstwa;

kpt.j. Anatol Noskowicz – znakomity żeglarz, trener judo - 2 Dan. Przyczynił się znacząco do założenia Klubu, był pierwszym instruktorem klubowych kadr;

kpt.j. Marek Strzelczyk – znakomity żeglarz, naukowiec (m.in. CERN), pływa niemal we wszystkich rejonach świata. Wspomagał Klub szeregiem rejsów, na których można było nauczyć się wielu elementów żeglarskich.

5.2. Sylwetki Kapitanów

Kpt. Marcin „Baniak” Banach

Żeglować zaczął na zalewie kieleckim w 1999 r., tam też zdał egzamin i 01-11-1999 uzyskał patent Żeglarza Jachtowego. Do Klubu Morskiego „HORN” zapisał się 18-06-2000 r., pełniąc funkcję Komandora Klubu w latach od 2002 do 2006. W roku 2000 Marcin, na sklejkowym Ramblerze poprowadził pierwszy samodzielny rejs - na Mazurach, w roku 2002 zaliczył pierwsze samodzielne prowadzenie na Adriatyku, a w 2003 pierwsze skiperowanie po Bałtyku. W kolejnych latach pływa po Mazurach, Bałtyku m. Północnym i Adriatyku. W 2005 roku wyjeżdża do Anglii, wstępując do Yacht Clubu Polskiego w Londynie i żeglując okazjonalnie po wodach Solentu. Utrzymując kontakt z Klubem Horn, pływa w kolejnych rejsach po ww. akwenach i wreszcie po Atlantyku. Będąc w Londynie zdaje egzamin i w sierpniu 2008 roku uzyskuje certyfikat RYA/MCA Yachtmaster Offshore. Patent Kapitana Jachtowego uzyskuje 10-07-2013 r. Obecnie organizuje rejsy i pływa m.in. na żaglowcu Zawisza Czarny.



Kpt. Andrzej Borowy

Zaczął żeglować w młodości, żeglarza jachtowego uzyskał w 1963 r. w Stalowej Woli, która to była i jest ważnym ośrodkiem żeglarskim. Andrzej związany był z środowiskiem żeglarskim Tarnobrzega, gdzie po latach działalności klubowej został wybrany do władz Okręgowego Związku Żeglarskiego. W latach od 1975 do 1979 i ponownie od 1997 roku do chwili obecnej /2016 r./ pełni funkcję Prezesa Okręgu. Instruktorem żeglarstwa PZŻ został już w 1978 r. W roku 2004 został zaproszony do Klubu Horn z Kielc jako Członek Honorowy, mając w tym czasie stopień sternika jachtowego. Współpraca zaowocowała rejsami morskimi w Chorwacji, a potem na Bałtyku i morzu Północnym. Stopień jachtowego sternika morskiego uzyskuje w roku 2006, a kapitana jachtowego 06-11-2008 r. Obecnie jest działaczem Jacht Klubu Kotwica w Tarnobrzegu, który zarządza piękną mariną "Tarnobrzeg". Jest członkiem Komisji Rewizyjnej PZŻ.



Kpt. Anatol Noskowicz

Anatol przyłączył się do Klubu na samym początku, w zasadzie przed jego oficjalnym powstaniem, aby wesprzeć działania kieleckiego środowiska. Odbił kilka udanych rejsów z naszymi żeglarzami na jachcie Alpheratz /jeszcze przed formalnym założeniem Klubu/, oraz na jachtach Coriolis i Warszawska Nike. Rejs na Alpheratzu był zarazem intensywnym szkoleniem na stopień sternika jachtowego dla Adama Rogalińskiego oraz na żeglarza jachtowego dla pozostałych członków załogi /w tym dla jednej z założycielek Klubu – Katarzyny Wójcik/. Doskonały pedagog, świetny kapitan, potrafi w sposób bardzo przystępny przekazywać swoją bogatą wiedzę. Innym hobby Anatola jest judo uprawiane na poziomie mistrzowskim. Pasją, a także zawodem wyuczonym jest także kolejniactwo. W chwili przyłączenia do Klubu – jachtowy kapitan żeglugi bałtyckiej. Do dziś – honorowy członek Klubu.



Kpt. Eugeniusz Klaus

Żegluguje od dawna, trochę na małych jachtach, sporo na motorówkach i skuterach. Posiadał stopień sternika jachtowego od wielu lat, ale prawdziwe żeglowanie zaczyna w roku 2007 wraz z zabraniem się z ekipą Hornu na rejs w Chorwacji. Powoli i systematycznie zbiera doświadczenia, by wreszcie poprowadzić pierwszy swój rejs na jachcie morskim w roku 2011, także w Chorwacji. Potem prowadzi jachty na Bałtyku i Morzu Północnym, na Adriatyku i wokół Grecji, a także na Karaibach. W lutym 2016 r. uzyskuje stopień Jachtowego Sternika Morskiego, by już w listopadzie 2016 r. spełnić wymagania na stopień Kapitana Jachtowego. Mimo motorowodnego zacięcia i pływania na motorówkach, skuterach, nartach wodnych oraz mimo częstego nurkowania, podstawową pasją jest dla Gienka żeglarstwo. Już planuje dalekie rejsy m.in. na wodach Polinezji Francuskiej.



Kpt. Krzysztof „Recha” Reszke

Zaczął żeglować dość późno, tj. w 2000 r., mimo, że po szkole średniej przymierzał się do studiów w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni. Jednak obowiązki zawodowe i rodzinne nie pozwoliły mu realizować pasji. Dopiero po latach, trafiając przypadkowo na żeglującego co dziennie znajomego, odbywa pierwsze pływania - na Cedzynie, na jachcie Omega. W 2001 r. zabiera się z nim na pierwszy rejs morski – w Chorwacji. Dawne marzenia wróciły i zaczęła się kariera morska: świadectwo operatora VHF w 2002 r., patent Sternika Jachtowego w 2005 r., jako skiper od 2006 r., patent Kapitana Jachtowego i kapitana mot. – wod. w 2010 r. Akweny na których pływał to: Bałtyk w tym Zatoka Fińska, Adriatyk, morza: Północne, Egejskie, Norweskie, Karaibskie, północny Atlantyk.



Kpt. Adam Rogaliński

Pierwsze doświadczenie z żaglówką miał dopiero w wielu 16 lat. Był to Optymist. Przerwa trwała aż do początku studiów, kiedy to zaczął żeglować na Uczelni, na rejsach mazurskich jako załogant. W 1986 uzyskuje patent żeglarza jachtowego, od roku 1987 regularnie skiperuje na Mazurach. W 1989 popłynął na organizowany przez siebie rejs morski na jachcie Alpheratz uzyskując dodatkowo patent sternika jachtowego. Następnie pływał intensywnie przez kilka lat m.in. na jachcie Warszawska Nike. W 1995 r. uzyskał uprawnienia VHF. W 1998 r. pierwszy rejs na morze Północne na jachcie Hubal. W 1999 rozpoczął skiperowanie, na jachcie Coriolis, podczas rejsów ze studentami Politechniki Warszawskiej. W 2001 organizuje i uczestniczy w wspaniałym klubowym rejsie historycznym jachtem Jarl, rozpoczyna także organizację rejsów w Chorwacji tzw. Adriatycka Przygoda, które są kontynuowane do dziś. W 2002 odbył długi rejs, czteroosobowym jachtem Krysia na trasie Gdańsk – Calais. W latach 2005/06 zdaje egzaminy z manewrówki oraz teorii i uzyskuje stopień Jachtowego Sternika Morskiego. W tym samym roku zorganizuje i prowadzi rejs na trasie Esbjerg – Aberdeen – Pentlant Firth – Orkady - Wyspy Owcze – Szetlandy – Bergen w Norwegii. Rok później, już jako Kapitan Jachtowy prowadzi rejs Cuxhaven – Peterheed – Keflavik na Islandii. W 2008 r. wchodzi w posiadanie oceanicznego, wyprawowego jachtu Pantai i odbywa na nim szereg rejsów.



Kpt. Marek Strzelczyk

Marek żegluguje ... od zawsze, od 1999 r. pełnił funkcję Komandora Studenckiego Klubu Żeglarskiego Politechniki Warszawskiej. Z Hornem związany jest od 2000 roku, kiedy jako skiper jachtu Jaster popłynął na jeden z naszych rejsów po Bałtyku będąc jeszcze sternikiem jachtowym. Potem były wspólne wyjazdy do Chorwacji i rejsy na jachcie Syrenka. Po kolejnych rejsach i egzaminach uzyskuje stopień kapitana jachtowego w dniu 30-11-2005 r. Prowadzi następnie szereg ciekawych rejsów, w tym w egzotycznych rejonach świata – Karaiby, Wyspy Zielonego Przylądka, Malezja, Singapur. Dość dokładnie opłynął Europę. W 2006 r. brał udział w Tall Ship Races. Z ciekawostek – pracował w CERN.



Kpt. Wojciech Wiszniewski

Żeglarskie początki sięgają podstawówki, kiedy to Wojtek pływa z rodzicami po jeziorach mazurskich. Przy pierwszej nadążającej się okazji uzyskał patent żeglarza jachtowego w sekcji żeglarskiej przy FSS Polmo SHL, ale ta pasja rozwinęła się dopiero w szkole średniej, gdy Wojtek współdziałał z 33 Kielecka Drużyną Harcerską Pasat. W 1988 r. odbył pierwszy rejs morski na jacie Żagiewka. Trudny rejs nie zniechęcił, ale nauka i praca, a potem zdrowie nie pozwoliły na dalsze żeglowanie, aż nastał 2005 r. To przełomowy okres, gdyż już po „naprawieniu” organizmu, za namową Adama Rogalińskiego, Wojtek zdecydował się w ostatniej chwili na rejs - kurs na stopień sternika jachtowego jednocześnie przystępując do Klubu Morskiego Horn. Już rok później poprowadził pierwszy rejs - na jachcie Dryf, a w kolejnym roku odbył wielką wyprawę na Islandię pod czujnym okiem Adama. To prawdziwa szkoła żeglowania. Po tym doświadczeniu Wojtek podjął się wielotygodniowego prowadzenia jachtu w Chorwacji. W trakcie tej eskapady uzyskał stopień jachtowego sternika morskiego, a część stażu była odłożony na kolejny stopień - kapitana jachtowego, którego uzyskał pod koniec 2008 r. Następne lata to Chorwacja, Grecja, Baleary, Karaiby, Kanary, Maroko, Trynidad i Tobago, Bałtyk i wreszcie w 2010 r. wyprawa z załogą Selma dookoła przylądka Horn. Obecnie organizuje ciekawe rejsy na jachtach s/y Dryf i s/y Pantai, a także na większych jednostkach w różnych częściach świata.



Kpt. Jerzy Ziętał

Jerzy zaczął pływać w 1963 r. Żeglarz -1964, Sternik jachtowy - w 1966 r. j.st.m. w 2006r., Kapitan jachtowy od 08 sierpnia 2016 r. Skiperowanie rozpoczął w roku 2009 w Grecji na morzu Egejskim. Wiele rejsów poprowadził w Chorwacji. Z ciekawostek z dawnych czasów /1965 r./ - na Fulendzkim Rogu /mazury/, przy wspólnym ognisku śpiewała nieznana wtedy Maryla Rodowicz. Pierwszy rejs morski w 1974 na Henryku Rutkowskim. Dobrze zapamiętane to wyprawy na Wyspy Owczce, Islandię, Fiordy Norweskie, Petersburg, Kanał Białomorski z Morzem Białym, opłynięcie Horn-u, rejs na Spitzbergen. Poza wyprawami morskimi Jerzy od wielu lat pływa na Mazurach.



5.3. Zestawienia i statystyki

Osoby, które kiedykolwiek należały do Klubu:

	Nazwisko i Imię	Rok wstąpienia do Klubu, czy jest w Klubie obecnie
1.	Banach Marcin	2000 tak
2.	Bebłowski Andrzej	2004 tak
3.	Biczak (Legieć) Monika	1992 nie
4.	Błońska Monika	1993 nie
5.	Borek Beata	2002 nie
6.	Borowiec Joanna	2014 tak
7.	Borowy Andrzej	2004 tak
8.	Bożyk Monika	1991 nie
9.	Bryś Wojtek	2007 nie
10.	Natasza Caban	2010 tak
11.	Chrobot Elżbieta	2006 nie
12.	Cieślak Piotr	1991 tak
13.	Cudzik Andrzej	2011 tak
14.	Cudzik Beata	2011 tak
15.	Cudzik Tomasz	2016 tak
16.	Czajkowski Bartosz	2011 tak
17.	Długosz Hubert	2004 tak
18.	Dreziński Janusz	2007 nie
19.	Fabo Ivan	2016 tak
20.	Frankiewicz Rafał	2005 tak
21.	Frankiewicz Wiktor	2016 tak
22.	Gawęcki Marek	2007 nie
23.	Gronek Krzysztof	1993 tak
24.	Grzegorzczak Kinga	2002 nie
25.	Honek Grzegorz	2015 tak
26.	Hozar Andrzej	2002 nie
27.	Jabłońska Marlena	2010 tak
28.	Jabłoński Jacek	2010 tak
29.	Janus Aleksandra	2016 tak
30.	Janus Waldemar	2016 tak
31.	Jasiński Piotr	2010 tak
32.	Kaczor Andrzej	2007 tak
33.	Kaim Artur	1995 nie
34.	Kardas Robert	1991 nie
35.	Kasprzyk Monika	2004 tak
36.	Kiczyńska Alicja	2005 nie
37.	Kisio Mateusz	2002 tak
38.	Klaus Eugeniusz	2008 tak
39.	Klikowicz Marcin	2004 tak
40.	Kocznur Agnieszka	2002 nie
41.	Kocznur Artur	2002 nie
42.	Koselnik Ewa /Banach/	2008 nie
43.	Kosiarski Piotr	2014 tak
44.	Kosmala Marcin	2003 tak
45.	Kosmala Sylwia	2003 nie
46.	Kotwica Iwona	1993 nie
47.	Kozieł Rafał	2012 tak
48.	Krawczyk Piotr	2007 nie
49.	Kromer Arkadiusz	2002 nie
50.	Kusto Rafał	2014 tak
51.	Kwiatek Jerzy	2014 tak

52.	<i>Lejawa Jerzy</i>	<i>1992 Ś.p.</i>
53.	Łukasiak Marcin	2007 tak
54.	Łukasiewicz Kinga	2014 tak
55.	Łukasiewicz Marek	2014 tak
56.	Łukasiewicz Sławek	2008 tak
57.	Łyżwa Edyta	2009 tak
58.	Łyżwa Piotr	2002 nie
59.	Maciągowska Karina	2008 nie
60.	Majcher Anna	1991 nie
61.	Majka Paweł	2004 nie
62.	Makuch Magdalena	2004 nie
63.	Marcinkow-ski Janusz	1993 tak
64.	Materny Fryderyk	2004 tak
65.	Miazga Stanisław	1991 nie
66.	Misztal Emil	2004 nie
67.	Molasy Piotr	2008 tak
68.	<i>Moszyński Tadeusz</i>	<i>1993 Ś.p.</i>
69.	Mrówczyński Jakub	2003 tak
70.	Mucha Edyta	1991 nie
71.	Musiał Konrad	2014 tak
72.	Musik Iwona	2014 tak
73.	Niepielski Andrzej	2010 tak
74.	Niepielski Łukasz	2015 tak
75.	Niewadzi Michał	2006 nie
76.	Niziołek Krzysztof	2004 nie
77.	Noskowicz Anatol	1991 tak
78.	Opala Rafał	2004 tak
79.	Pabis Grzegorz	2016 tak
80.	Pałęga Stanisław	1993 tak
81.	Pater Monika	2004 nie
82.	Pędzik Marcin	2016 tak
83.	Plucner Iwona	1991 zaw.
84.	Pniak Edward	2005 tak
85.	Radomski Grzegorz	1993 nie
86.	Rajca Klaudia	2006 nie
87.	Reczyński Paweł	2002 nie
88.	Reszke Krzysztof	2001 tak
89.	Rogalińska Ewa (Krzosa)	1992 zaw.
90.	Rogalińska Ewa (Gonciarz)	2008 nie
91.	Rogaliński Adam	1991 tak
92.	Rogaliński Tomasz	1991 nie
93.	Roman Krzysztof	2011 tak
94.	Segieciński Jeremi	2008 tak
95.	<i>Skrobicka Agnieszka</i>	<i>2004 Ś.p.</i>
96.	Skrobicki Zbigniew	2008 nie
97.	Sroka Przemysław	2007 tak
98.	Stachurski Grzegorz	1993 nie
99.	Staniec Andrzej	2016 tak
100.	Stępiński Jarosław	2011 tak
101.	Stokowiec Adrianna	2012 tak
102.	Stokowiec Grzegorz	2012 tak
103.	Stokowiec Joanna	2006 nie
104.	Stradowski Sylwester	2010 tak
105.	Strzelczyk Marek	2004 tak
106.	Suchojad Henryk	2008 tak
107.	Surgiel Agnieszka	2012 tak
108.	Surgiel Piotr	2012 tak

109.	Synowiec Krzysztof	2004 nie
110.	Szczepanik Renata	2006 nie
111.	Szlapek Ewa	1991 nie
112.	Szpilski Ireneusz	2006 nie
113.	Szwed Katarzyna	2005 nie
114.	Szwed Magdalena	2004 nie
115.	Śmiech Ilona	2014 tak
116.	Śmiech Paweł	2014 tak
117.	Świercz Lech	2015 tak
118.	Tadasiewicz Dariusz	1991 nie
119.	Tokarska – Wajda Sylwia	2016 tak
120.	Tyra Beata	2004 nie
121.	Tyra Tomasz	2004 nie
122.	Wajda Marcin	2016 tak
123.	Waldon Magdalena	2004 tak
124.	Waldon Piotr	2004 tak
125.	Wałcerz Krzysztof	2007 tak
126.	Wasiński Tomasz	2007 nie
127.	Wesołowska Agata	1993 nie
128.	Wieczorek Jolanta	2006 tak
129.	Wiszniewski Wojciech	2005 tak
130.	Witecki Albert	2015 tak
131.	Włodarczyk Rafał	2006 nie
132.	Woźniak Jacek	2005 tak
133.	Wójcik (Rogalińska) Katarzyna	1991 nie
134.	Wrębiakowski Ireneusz	2007 nie
135.	Wrona Sławomir	2007 tak
136.	Wrzosowski Piotr	1991 <i>S.p.</i>
137.	Wychowaniec Piotr	2007 nie
138.	Zdeb Aleksandra	2007 nie
139.	Zemlik Mariusz	2012 tak
140.	Zielińska Daria	2014 nie
141.	Ziemnica Iwona	1991 nie
142.	Zieziula Maciej	2004 nie
143.	Ziętał Jerzy	2006 tak
144.	Ziętek Ewa	2002 nie
145.	Ziętek Szymon	2002 nie
146.	Znojek Katarzyna	2016 tak
147.	Żarnowiec Marcin	2004 nie

Zestawienie ilości rejsów /dotyczy obecnie należących do Klubu/

	Nazwisko i Imię	Rok wstąpienia do Klubu, czy jest w Klubie obecnie	Stopień żeglarski wstępując	Stopień żeglarski obecnie	Rejsy po śródlądziu jako skipper	Rejsy jako skipper na morzu	Rejsy na morzu jako załoga	Mm na morzu suma	Godz. żeglugi na morzu suma	Mm jako skipper na morzu	Godz. jako skipper na morzu
1.	Banach Marcin	2000	ż.j.	kpt.j.	12	23	16	13655	3832	6072	1599
2.	Bebłowski Andrzej	2004	jstm	jstm	bd	7	26	21620	4805	3153	701
3.	Borowiec Joanna	2014	b.s.	ż.j.	--	--	6	1654	508	--	--
4.	Borowy Andrzej	2004	st.j.	kpt.j.	26	14	25	5080	2920	1680	920

5.	Caban Natasza	2010	jstm	jstm	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
6.	Cieślak Piotr	1991	ż.j.	ż.j.	4	--	4	1450	300	--	--
7.	Cudzik Andrzej	2011	ż.j.	jstm	16	3	7	3400	740	550	160
8.	Cudzik Beata	2011	ż.j.	jstm	--	--	9	3100	660	--	--
9.	Cudzik Tomasz	2016	ż.j.	ż.j.	--	--	--	--	--	--	--
10.	Czajkowski Bartosz	2011	ż.j.	jstm	--	7	5	2499	1446	1261	1120
11.	Długosz Hubert	2004	jstm	jstm	--	38	9	23740	6285	15820	4025
12.	Fabo Ivan	2016	b.s.	ż.j.	--	--	--	--	--	--	--
13.	Frankiewicz Rafał	2005	b.s.	jstm	16	16	15	9228	2981	3704	1531
14.	Frankiewicz Wiktor	2016	b.s.	ż.j.	1	--	3	1199	344	--	--
15.	Gronek Krzysztof	1993	ż.j.	st.j.	6	--	2	470	130	--	--
16.	Honek Grzegorz	2015	jstm	jstm	--	30	2	5600	1400	4800	1200
17.	Jabłońska Marlena	2010	ż.j.	ż.j.	1	--	2	384	121	--	--
18.	Jabłoński Jacek	2010	ż.j.	jstm	4	5	9	3314	1081	833	291
19.	Janus Aleksandra	2016	b.s.	b.s.	--	--	2	220	50	--	--
20.	Janus Waldemar	2016	b.s.	b.s.	--	--	2	220	50	--	--
21.	Jasiński Piotr	2010	st.j.	jstm	--	1	7	1697	478	128	42
22.	Kaczor Andrzej	2007	b.s.	jstm	0	18	4	3620	1440	1210	680
23.	Kasprzyk Monika	2004	ż.j.	jstm	2	--	17	7288	2245	--	--
24.	Kisio Mateusz	2002	ż.j.	jstm	35	2	7	2190	590	420	140
25.	Klaus Eugeniusz	2008	st.j.	kpt.j.	--	9	9	4180	1464	2142	824
26.	Klikowicz Marcin	2004	st.j.	jstm	1	5	6	4620	1300	1050	270
27.	Kosiarski Piotr	2014	b.s.	ż.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
28.	Kosmala Marcin	2003	st.j.	jstm	20	13	6	10042	2118	3944	930
29.	Kozieł Rafał	2012	b.s.	b.s.	--	--	6	960	240	--	--
30.	Kusto Rafał	2014	b.s.	jstm	2	0	3	650	258	0	0
31.	Kwiątek Jerzy	2014	Vodi Brod	Vodit Brod	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
32.	Łukasiak Marcin	2007	b.s.	jstm	4	15	8	3890	1652	2156	445
33.	Łukasiewicz Kinga	2014	b.s.	b.s.	--	--	14	3831	966	--	--
34.	Łukasiewicz Marek	2014	ż.j.	ż.j.	--	--	3	920	202	--	--
35.	Łukasiewicz Sławek	2008	st.j.	jstm	13	9	16	8273	1929	2123	607
36.	Łyżwa Edyta	2009	ż.j.	jstm	-	-	19	5283	1385	--	--
37.	Marcinkowski Janusz	1993	st.j.	jstm	20	8	14	6028	1842	924	590
38.	Materny Fryderyk	2004	st.j.	st.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
39.	Molasy Piotr	2008	st.j.	jstm	18	8	4	3740	1192	1977	628
40.	Mrówczyński Jakub	2003	b.s.	jstm	6	--	7	1855	709	--	--

41.	Musiał Konrad	2014	b.s.	ż.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
42.	Musik Iwona	2014	b.s.	ż.j.	--	--	1	380	72	--	--
43.	Niepielski Andrzej	2010	b.s.	jstm	-	-	10	2600	600	--	--
44.	Niepielski Łukasz	2014	b.s.	jstm	20	--	6	1600	400	--	--
45.	Noskowicz Anatol	1991	jkzb	kpt.j.	50	20	10	10000	1800	3000	600
46.	Opala Rafał	2004	b.s.	b.s.	--	--	3	677	145	--	--
47.	Pabis Grzegorz	2016	b.s.	ż.j.	1	--	--	--	--	--	--
48.	Pałęga Stanisław	1993	st.j.	jstm	45	5	4	3650	1150	1635	740
49.	Pędzik Marcin	2016	b.s.	ż.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
50.	Plucner Iwona	1991 zaw.	ż.j.	ż.j.	4	--	--	--	--	--	--
51.	Pniak Edward	2005	ż.j.	ż.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
52.	Reszke Krzysztof	2001	b.s.	kpt.j.	--	16	15	8545	3976	3560	1520
53.	Rogalińska Ewa (Krzosa)	1992 zaw.	ż.j.	jstm	--	--	10	3220	855	--	--
54.	Rogaliński Adam	1991	b.s.	kpt.j.	50	52	26	35196	7362	18719	4372
55.	Roman Krzysztof	2011	b.s.	jstm	7	--	9	1940	500	--	--
56.	Segieciński Jeremi	2008	st.j.	jstm	30	10	2	5750	1705	5250	1610
57.	Sroka Przemysław	2007	b.s.	ż.j.	--	--	7	987	288	--	--
58.	Staniec Andrzej	2016	b.s.	ż.j.	--	--	--	--	--	--	--
59.	Stępiński Jarosław	2011	ż.j.	jstm	60	--	15	3000	750	--	--
60.	Stokowiec Adrianna	2012	b.s.	ż.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
61.	Stokowiec Grzegorz	2012	ż.j.	ż.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
62.	Stradowski Sylwester	2010	ż.j.	jstm	3	1	8	1277	342	167	58
63.	Strzelczyk Marek	2004	jstm	kpt.j.	8	22	9	19918	3867	14754	2878
64.	Suchojad Henryk	2008	ż.j.	ż.j.	6	-	2	480	120	-	-
65.	Surgiel Agnieszka	2012	b.s.	b.s.	--	--	6	1568	315	--	--
66.	Surgiel Piotr	2012	b.s.	b.s.	--	--	6	1568	315	--	--
67.	Śmiech Ilona	2014	b.s.	ż.j.	--	--	3	1030	288	--	--
68.	Śmiech Paweł	2014	b.s.	ż.j.	--	--	4	1292	344	--	--
69.	Świercz Lech	2015	st.j.	st.j.	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
70.	Tokarska – Wajda Sylwia	2016	b.s.	ż.j.	2	--	1	168	42	--	--
71.	Wajda Marcin	2016	b.s.	ż.j.	2	--	1	168	42	--	--
72.	Waldon Magdalena	2004	b.s.	jstm	--	--	11	6390	1482	--	--
73.	Waldon Piotr	2004	b.s.	jstm	--	--	11	6390	1482	--	--
74.	Walczerz Krzysztof	2007	ż.j.	ż.j.	7	--	1	327	56	--	--
75.	Wieczorek Jolanta	2016	ż.j.	ż.j.	--	--	7	1920	707	--	--
76.	Wiszniewski Wojciech	2005	ż.j.	kpt.j.	11	42	14	18462	5185	15767	4364

77.	Witecki Albert	2015	b.s.	jstm	--	--	6	1268	411	--	--
78.	Woźniak Jacek	2005	st.j.	jstm	--	--	3	560	175	320	100
79.	Wrona Sławomir	2007	st.j.	jstm	26	2	3	2110	556	524	134
80.	Zemlik Mariusz	2012	st.j.	jstm	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
81.	Ziętał Jerzy	2006	st.j.	kpt.j	14	22	26	18939	5998	7777	2909
82.	Znojek Katarzyna	2016	b.s.	ż.j.	--	--	3	330	75	--	--

Na 82 osoby, informacje o stopniach żeglarskich pozyskano dla wszystkich. 11 osób nie przekazało danych o rejsach i nie są uwzględnione w dalszych zestawieniach i wnioskach. Dane dotyczące rejsów i staży dotyczą 71 osób - obecnych klubowiczów.

Osoby, które pływały po morzu w kolejności ilości godzin żeglugi (powyżej 1000 godzin żeglugi wyróżniono pogrubieniem):

	Nazwisko i Imię	Od kiedy w Klubie	Suma przepłyniętych Mm	Suma godzin żeglugi	Ilość rejsów ogółem
1.	Rogaliński Adam	1991	35196	7362	78
2.	Długosz Hubert	2004	23740	6285	47
3.	Strzelczyk Marek	2004	25000	6200	52
4.	Ziętał Jerzy	2006	18939	5998	48
5.	Wiszniewski Wojciech	2005	18462	5185	56
6.	Bebłowski Andrzej	2004	21620	4805	33
7.	Reszke Krzysztof	2001	8545	3976	31
8.	Banach Marcin	2000	13655	3832	39
9.	Frankiewicz Rafał	2005	9228	2981	31
10.	Borowy Andrzej	2004	5080	2920	39
11.	Kasprzyk Monika	2004	7288	2245	17
12.	Kosmala Marcin	2003	10042	2118	19
13.	Łukasiewicz Sławek	2008	8273	1929	25
14.	Marcinkowski Janusz	1993	6028	1842	22
15.	Noskowicz Anatol	1991	10000	1800	30
16.	Segieciński Jeremi	2008	5750	1705	12
17.	Łukasiak Marcin	2007	3890	1652	23
18.	Waldon Magdalena	2004	6390	1482	11
19.	Waldon Piotr	2004	6390	1482	11
20.	Klaus Eugeniusz	2008	4180	1464	18
21.	Czajkowski Bartosz	2011	2499	1446	12
22.	Kaczor Andrzej	2007	3620	1440	22
23.	Honek Grzegorz	2015	5600	1400	32
24.	Łyżwa Edyta	2009	5283	1385	19
25.	Klikowicz Marcin	2004	4620	1300	11
26.	Molasy Piotr	2008	3751	1192	12
27.	Pałęga Stanisław	1993	3650	1150	9
28.	Jabłoński Jacek	2010	3314	1081	14
29.	Łukasiewicz Kinga	2014	3831	966	14
30.	Rogalińska (Krzosa) Ewa	1992	3220	855	10
31.	Stępiński Jarosław	2011	3000	750	15
32.	Cudzik Andrzej	2012	3400	740	10
33.	Mrówczyński Jakub	2008	1855	709	7

34.	Wieczorek Jolanta	2016	1920	707	7
35.	Cudzik Beata	2012	3100	660	9
36.	Niepielski Andrzej	2010	2600	600	10
37.	Kisio Mateusz	2002	2190	590	9
38.	Wrona Sławomir	2007	2110	556	5
39.	Borowiec Joanna	2014	1654	508	6
40.	Roman Krzysztof	2011	1940	500	9
41.	Jasiński Piotr	2010	1697	478	8
42.	Witecki Albert	2015	1268	411	6
43.	Niepielski Łukasz	2014	1600	400	6
44.	Śmiech Paweł	2014	1292	344	4
45.	Frankiewicz Wiktor	2016	1199	344	3
46.	Stradowski Sylwester	2010	1277	342	9
47.	Surgiel Agnieszka	2012	1568	315	6
48.	Surgiel Piotr	2012	1568	315	6
49.	Cieślak Piotr	1991	1450	300	4
50.	Śmiech Ilona	2014	1030	288	3
51.	Sroka Przemysław	2007	987	288	7
52.	Kusto Rafał	2014	650	258	3
53.	Kozieł Rafał	2012	960	240	6
54.	Łukasiewicz Marek	2014	920	202	3
55.	Woźniak Jacek	2005	560	175	7
56.	Opala Rafał	2004	677	145	3
57.	Gronek Krzysztof	1993	470	130	2
58.	Jabłońska Marlena	2010	384	121	2
59.	Suchojad Henryk	2008	480	120	2
60.	Znojek Katarzyna	2016	330	75	3
61.	Musik Iwona	2014	380	72	1
62.	Wałcerz Krzysztof	2007	327	56	1
63.	Janus Aleksandra	2016	220	50	2
64.	Janus Waldemar	2016	220	50	2
65.	Tokarska – Wajda Sylwia	2016	168	42	1
66.	Wajda Marcin	2016	168	42	1

Osoby, które prowadziły jachty w żegludze morskiej w kolejności (powyżej 1000 godzin skiperowania pogrubiono):

	Nazwisko i Imię	Od kiedy w Klubie	Suma Mm jako skipper	Godzin żeglugi jako skipper	Ilość rejsów w załodze	Ilość rejsów jako skipper
1.	Rogaliński Adam	1991	18719	4372	26	52
2.	Wiszniewski Wojciech	2005	15767	4364	14	42
3.	Długosz Hubert	2004	15820	4025	9	38
4.	Strzelczyk Marek	2004	17500	3500	12	40
5.	Ziętał Jerzy	2006	7777	2909	26	22
6.	Segieciński Jeremi	2008	5250	1705	2	10
7.	Banach Marcin	2000	6072	1599	16	23
8.	Frankiewicz Rafał	2005	3704	1531	15	16
9.	Reszke Krzysztof	2001	3560	1520	15	16
10.	Grzegorz Honek	2015	4800	1200	2	30
11.	Bartosz Czajkowski	2011	1261	1120	5	7
12.	Kosmala Marcin	2003	3944	930	6	13
13.	Borowy Andrzej	2004	1680	920	25	14
14.	Klaus Eugeniusz	2008	2142	824	9	9
15.	Pałęga Stanisław	1993	1635	740	3	6

16.	Bebłowski Andrzej	2004	3153	701	26	7
17.	Kaczor Andrzej	2007	1800	680	4	18
18.	Molasy Piotr	2008	1977	628	4	8
19.	Łukasiewicz Sławek	2008	2123	607	16	9
20.	Noskowicz Anatol	1991	1800	600	10	20
21.	Marcinkowski Janusz	1993	924	590	14	8
22.	Łukasiak Marcin	2007	2156	445	8	15
23.	Jabłoński Jacek	2010	833	291	9	4
24.	Klikowicz Marcin	2004	1050	270	6	5
25.	Cudzik Andrzej	2012	550	160	7	3
26.	Kisio Mateusz	2002	420	140	7	2
27.	Wrona Sławomir	2007	524	134	3	2
28.	Woźniak Jacek	2005	320	100	3	4
29.	Stradowski Sylwester	2010	167	58	8	1
30.	Jasiński Piotr	2010	128	42	7	1

Wnioski z zestawień:

1. Przez Klub w całej jego historii przeszło 147 osób.
2. Obecnie jest 82 członków Klubu, w tym 6-ciu honorowych.
3. Zestawienie posiadanych stopni żeglarskich dla obecnych 82 członków Klubu:

Stopień	Ilość osób
Bez stopnia/wstępując	36
Bez stopnia/obecnie	7
Żeglarz jachtowy/wstępując	23
Żeglarz jachtowy/obecnie	26
Jachtowy sternik morski (oraz sternik jachtowy)/wstępując	22
Jachtowy sternik morski (oraz sternik jachtowy)/obecnie	40
Kapitan jachtowy/wstępując	1
Kapitan jachtowy/obecnie	9

Zagraniczne stopnie żeglarskie: Vodit.brodit. = jstm

4. Wśród obecnych członków Klubu zdecydowana większość uzyskała wyższe stopnie żeglarskie. Spora grupa osób bez stopnia lub ze stopniem żeglarza jachtowego przyłączyła się w ostatnich latach do klubu, a wręcz po szkoleniach żeglarskich /na żeglarza jachtowego/.
5. Wyrażna zmiana uprawnień widoczna jest wśród sterników jachtowych/jachtowych sterników morskich.
6. Wzrost ilości kapitanów z 1 podczas wstępowania do Klubu do 9 w chwili obecnej świadczy o aktywności klubowiczów jako prowadzących jachty.
7. 66 osób spośród 71 członków Klubu uczestniczyło w rejsach na morzu.
8. 30 osób spośród 71 członków Klubu prowadziło rejsy morskie jako skiperzy.
9. Osoby prowadzące jachty jako skipperzy w 25 przypadkach na 30 podniosły kwalifikacje uzyskując wyższy stopień żeglarski będąc w Klubie.
10. Na 30 skipperów 9 posiada uprawnienia kapitana jachtowego (w tym 6 osób uzyskało te uprawnienia będąc w Klubie).
11. 30 skipperów poprowadziło 423 rejsy morskie /średnio 14 rejsów na skipera/. Prowadząc przepłynęli 125.420 Mm w czasie 35.988 godzin żeglugi, ze średnią prędkością 3,48 węzła.
12. 66 członków Klubu /wraz ze skiperami/ pływało łącznie w 960 rejsach /średnio ponad 14 rejsów na osobę/, przepływając 327.610 Mm w czasie 89.068 godzin żeglugi, ze średnią prędkością 3,68 węzła.
13. Przepłynięte mile morskie to ponad 15 obwodów ziemi, a czas żeglugi to ponad 10 lat !!!
14. 71 osób objętych analizą poprowadziły co najmniej 548 rejsy jako prowadzący na wodach śródlądowych.
15. Z grupy 15 członków – założycieli obecnie w Klubie jest aż 4 osoby.

16. W latach 1991 – 2000 przez Klub przeszło 29 osób, z czego 9 jest do chwili obecnej.
17. W latach 2001 – 2010 przez Klub przeszło 80 osób, z czego 36 jest do chwili obecnej.
18. W latach 2011 – 2016 przez Klub przeszło 38 osób, z czego 37 jest do chwili obecnej.
19. Spośród 9 osób z pierwszych 10 lat działania Klubu, którzy są do chwili obecnej jego członkami, 3 osoby nie są skiperami jachtów morskich.
20. Spośród grupy 36 członków Klubu z lat 2001 – 2010, 15 osób nie ma na liście skiperów.
21. Z grupy 37 członków Klubu, którzy przyłączyli się w ostatnim pięcioleciu, jedynie 3 osoby są w grupie skiperów.
22. Można postawić tezę, że im dłuższy klubowy staż, tym rośnie odsetek prowadzących jachty morskie.
23. Można zauważyć także, że w klubie pozostają po pewnym czasie osoby związane z żeglugą morską, uprawiające ją aktywnie, zwłaszcza jako skiperzy.

5.4. Kilka słów o tych, którzy odeszli

Tadeusz Moszyński, instruktor żeglarstwa, sternik jachtowy, doskonały nauczyciel i wykładowca. Tadeusz zdobył patent instruktora żeglarstwa PZŻ W 1990 r. po kursie instruktorskim w Wilkasach.

Tadeusz znalazł się w klubie Horn w 1993 r. przy okazji pierwszych spotkań szkoleniowych. Uznał, że warto pomóc młodemu środowisku, które w dodatku w sposób niekonwencjonalny chce podnosić swą wiedzę i umiejętności. Z wykształcenia Tadeusz był geografem. Doskonale znane były mu zagadnienia z budową jachtu i prac bosmańskich z tej racji, że własnoręcznie zbudował od stępki po top masztu własną łódź. Na przykład potrafił wykonać szplajs na linie stalowej (parę razy przydało się to podczas rejsów mazurskich). Dziś jest to umiejętność zanikająca wśród żeglarzy. Świetnie orientował się także w przepisach regatowych i sam lubił się ścigać – miał nawet sukcesy w regatach jachtów turystycznych. Na koniec pytanie – czy jego wiedza i doświadczenie urzędnicze i poselskie posłużyły Klubowi? Zawsze można było zasięgnąć u niego porady i uzyskać opinię nieomal na każdy temat - z czego był powszechnie znany. Odszedł we wrześniu 2006 roku.



Agnieszka Skrobicka, żeglarz jachtowy, harcerka, społecznik. Agnieszka trafiła do Klubu w 2004 roku zaraz po ukończeniu kursu na stopień żeglarza jachtowego, który był prowadzony w części teoretycznej, a częściowo i praktycznej, siłami Hornu. Agnieszka żeglowała po Mazurach od lat z rodzicami, wzięła także udział jako dwunastolatka w dziecięcym, żeglarskim obozie wędrownym na jachtach Rambler. Uzyskanie uprawnień do samodzielnego prowadzenia jachtów było więc dla niej dość proste. W Klubie realizowała jedną ze swych wielu pasji – żeglarstwo. Umiejętnie łączyła ją z pracą społeczną w harcerstwie, a także z uwielbianą muzyką – grała doskonale na fortepianie, ucząc się jednocześnie w Państwowej Szkole Muzycznej w Kielcach. Była niezwykle lubiana w środowisku szkolnym, harcerskim i klubowym, jej pogoda ducha oraz optymizm udzielał się innym. Jej wielkie marzenia i przerwane zostały nagle z początkiem 2008 roku.



Jerzy Lejawa – w Klubie od 1992, czyli niemal od jego początków. Trafił do nas, gdyż chciał żeglować, a do tej pory nikt mu nie podał ręki i nie umożliwił realizacji tej pasji. Jerzy ukończył kurs na żeglarza jachtowego, odbył rejs na Mazurach, a potem... wszedł w posiadanie małego jachtu. To czterometrowe pływadełko stało się na lata jednostką najczęściej spotykaną na zalewie w Kielcach, a później w Cezynie. Potem przyszła kolej na większy jacht – Muto /typ Mistral, zbudowany pierwotnie prawdopodobnie w ośrodku harcerskim w Białogonie/, uratowany od zniszczenia, gdyż bosman nad zalewem w Kielcach uznał, że nie nadaje się do niczego. Jerzy z pomocą kolegów odbudował jednostkę i pływał przez wiele kolejnych lat. Udostępniał także tę otwarto pokładową, szybką jednostkę kolegom i koleżankom. Kolejna jego jednostka to już kabinowy jacht z prawdziwego zdarzenia: typ Bez-2 o wdzięcznej nazwie zaproponowanej przez armatora – „Piecuszek”. Jacht ten często wykorzystywany był także jako jednostka komisji regatowych podczas wielu klubowych imprez.



Jerzy wziął udział w kilku rejsach morskich po Adriatyku, uczestniczył niemal w każdej klubowej imprezie, zawsze był pomocny przy ich organizacji, udostępniał swoje jachty dla potrzeb Klubu. Jerzy podczas wyjazdów zawsze był najlepiej przygotowany od strony turystycznej, zgłębiał przewodniki, mapy i inne materiały dotyczące odwiedzanych miejsc. Żeglowanie było dla niego pasją na równi z inną – zawodową. Był doświadczonym archeologiem, z głęboką wiedzą historyczną. Dzięki bogatej i szerokiej wiedzy oraz darowi do snucia opowieści kapitalnie ubarwiał wszelkie wspólne wyjazdy. Niestety, niespodziewanie odszedł na przełomie 2010 i 2011 roku.

Piotr „Hevy” Wrzosowski – w Klubie od samego początku - członek założyciel. Gdy zaczynał przygodę z „Hornem” miał stopień żeglarza jachtowego. Uzyskał go jako młody człowiek podczas obozu żeglarskiego, jednak żeglarskie doświadczenie zbierał przede wszystkim prowadząc rejsy ze studentami na WSP Kielce. Szybko uzyskał stopień sternika jachtowego przechodząc indywidualne szkolenie wraz z Grzegorzem Stachurskim u początkującego instruktora – Adama Rogalińskiego. Pływał intensywnie po Mazurach i Cezynie, uzyskał uprawnienia Młodszego Instruktora Żeglarstwa PZZ, a następnie szkolił adeptów sztuki żeglarskiej, zwłaszcza w zakresie praktyki. Startował w regatach m.in. Cezyna 24, a przede wszystkim dwukrotnie w nieoficjalnych mistrzostwach Polski klasy Rambler, zajmując za każdym razem 2 miejsce. Z pod jego ręki wyszło kilku podstawowych skiperów Klubu HORN. Pływał także po morzu na rejsach w Chorwacji, ale przede wszystkim na jachcie Dryf i Pantai na Bałtyku. Poza pasją związaną z żeglowaniem Piotr był muzykiem, najwyższych lotów, jednym z najlepszych gitarzystów rock’owych w Polsce. Komponował, nagrywał, koncertował z gwiazdami takimi jak Frąckowiak, czy Niedzielska, z Grubymi Dudami, czy Kramerem, uczestniczył we wszystkich większych festiwalach w Polsce, m.in. w Opolu, Sopocie i oczywiście w Jarocinie. Przy ogniskach, nawet z marnej gitary potrafił wycisnąć dźwięki niedostępne dla nikogo. Odszedł niespodziewanie w maju 2016 r. Bardzo będzie nam brakowało jego humoru, pogody ducha, temperamentu, muzyki i żeglarskiego doświadczenia.



„Pamięć o przyjaciółach jest wśród przyjaciół, a dopóki są przyjaciele jest i pamięć o nich. Życie pędzi, czas nie zwalnia, chwila zadumy i zastanowienia nie jest obca żeglarzom, zwłaszcza podczas godzin przy sterze i żaglach... w chwilach wolności...”

VI. Wspominki i opowieści żeglarskie

Gdynia - Hel - Kłajpeda - Władysławowo - Puck - Gdańsk - Górki Zachodnie na jachcie s/y SYRENKA 30-09-2004 – 08-10-2004 – opowiada Magda Waldon

W rejsie udział wzięli:

Marek Strzelczyk - kapitan
Adam Rogaliński - I oficer
Ewa Rogalińska - II oficer
Krzysztof Synowiec - III oficer
Andrzej Hozer – załoga
Rafał Opala – załoga
Magda Waldon – załoga
Piotr Waldon - załoga



Rejs rozpoczęliśmy w porcie jachtowym w Gdyni. O świcie Syrenka już stała przy pirsie. Oczywiście, jak zawsze, pierwszy dzień minął na przygotowywaniu jachtu do drogi. Szycie żagli, sprawdzanie silnika, prace bosmańskich oraz zakupy i szatałowanie żywności w deszczu nie wróżyły nic dobrego. Choć wypłynęliśmy co prawda nie jak w piosence „tuż przed zachodem”, bo było już zupełnie ciemno, ale widok Syrenki (oczywiście z jej pokładu) pod pełnymi żaglami, w świetle księżyca, do dziś stanowi miłe wspomnienie. Dzięki dobrym wiatrom pierwszy etap był ekspresowy, już po półtorej godzinie świętowaliśmy szczęśliwe przybycie do portu!! Poranek na Helu był dość chłodny, niebo szare, morze szare, przed kilkoma osobami perspektywa „pierwszego razu” na porządnym morzu. W oczekiwaniu na odprawę celną trzeba się było jakoś „podbudować” - Tak więc, gotowi na wszystko i już w pełnym rynsztunku odwiedziliśmy „Kapitana Morgana”. W gumowych butach, nieprzemakalnych płaszczach i sztormiakach stanowiliśmy małą atrakcję na deptaku. Wreszcie, po południu, oddaliśmy cumy i obraliśmy kurs na Kłajpedę.

Pogoda, wbrew wcześniejszym zapowiedziom, okazała się całkiem niezła, chociaż pierwsze bałtyckie fale dały się niektórym we znaki. Trzeba było udzielać im pierwszej pomocy, w postaci gorącego krupniku z worka!!! Ale najważniejsze, że przeżyli. Po półtorej doby całkiem przyjemnej żeglugi (w dzień nawet świeciło słońce :), dookoła zaroilo się od małych i większych jednostek, a w dali ujrzelśmy światła nabrzeża portowego w Kłajpedzie (główny port na Litwie). Na nadbrzeżu czekał już na nas litewski GP-ek. Trochę rękami, trochę po angielsku skierował nas do miejsca odpraw jachtów. Pomiędzy zardzewiałymi, ogromnymi wrakami przecisnęliśmy się do małego pomostu oświetlonego jedną żarówką. Sceneria jak z horroru o seryjnym mordercy załóg jachtowych spowodowała, że zaczęliśmy wątpić w gościnność gospodarzy. Okazało się na szczęście, że jest to tylko tymczasowa lokalizacja, na czas remontu właściwego punktu. Jeszcze tylko slalom pomiędzy „stalowymi potworami” w porcie i zcumowaliśmy po drugiej stronie kanału w marinie.

Niedzielę spędziliśmy w Kłajpedzie realizując program turystyczny. Spacer po mieście, do którego trzeba było się przeprawić promem, i po



niewielkiej starówce, obejrzelśmy stary teatr, zwiedziliśmy rynek, port, i ... pub piłkarski, w którym można było wypić „tiopłoje” piwo.

Wieczorem, tuż przed wypłynięciem okazało się, że mamy zepsuty palnik w kuchence gazowej. Trzeba było coś z tym zrobić. Ale czy z takim problemem nie poradzi sobie dzielna załoga Syrenki??!! Zwłaszcza mając przed sobą perspektywę żeglugi w zimnie, bez ciepłej strawy i kubka gorącej herbaty ... Próby poszukiwań ratunku na zewnątrz nie dały rezultatu. Nikt nie miał „zarzygałki” pasującej do naszej butli gazowej (Należy nadmienić, że instytucja zarzygałki bardzo nam się spodobała - Litwini nazywali tak wszystko co miało związek z ogniem, zapalniczki itp. My, używaliśmy tego słowa w znaczeniu jeszcze szerszym). Tak więc, z dwóch zapasowych (a nie działających samodzielnie) kuchenek oraz różnych innych części znalezionych na okręcie, w wyniku działań destrukcyjno-konstrukcyjnych, powstała jedna w pełni sprawna kuchenka (czyli Frankenstein).

Uspokojeni, ruszyliśmy w powrotną drogę, kierując się do Władysławowa. Pierwsza noc minęła spokojnie, w dzień plaża, wszyscy wylegali „na taras”, rozkoszując się widokiem ... morza. Pod wieczór wiatr stęzał, zrefowaliśmy grota, droga zrobiła się jakby bardziej wyboista, wzmożyły się atrakcje ... W końcu o północy wpadliśmy do Władysławowa (jak mustangi).

I co zrobiliśmy po dwóch dniach na morzu, zaraz po tym jak rano wstaliśmy?? Popędziliśmy na falochron, oczywiście SPOJRZEC NA MORZE! Czyż może być przyjemniejszy widok niż morze? Był już co prawda październik, ale pogoda zrobiła



się zupełnie plażowa, a że plaży we Władysławowie nie brakuje, więc skoczyliśmy na ... małą (rozbieraną) sesję zdjęciową.

Władysławowo to port rybacki, nie obyło się więc bez większej ilości ryb ... kupionych w sklepie portowym i usmażonych na jachcie.

W dalszą drogę wypłynęliśmy tradycyjnie, na noc. Tym razem opływaliśmy półwysep Hel, kierując się w stronę Pucka. Przez większą część nocy towarzyszyły nam z prawej strony światła Kuźnicy i ... ani trochę nie chciały

się przesunąć. Później poszło jednak szybciej, ominęliśmy wszystkie mielizny i rano „parkowaliśmy” już w Pucku. A że w porcie załozde należy zapewnić atrakcje, wybraliśmy się na zwiedzanie miasteczka. Był port, miejsce zaślubin Polski z morzem, kościół, rynek i lody. Niestety, w dalszym ciągu nierozstrzygnięta została chyba najistotniejsza kwestia, do dzisiaj nie wiadomo (bo nikt nie chciał się przyznać), do czyjej koi przywiał ową słynną skądinąd „nagą babę z Pucka”. Sądząc po zwyczajach panujących na okrętach, pierwszeństwo miał Kapitan...

Pozostał nam jeszcze jeden port - Gdańsk. Wieczorem stanęliśmy „Pod Żurawiem”, aby odbyć nocny spacer po Długim Targu, z wizytą u Neptuna. Niestety kolejny dzień był zarazem ostatnim dniem rejsu. Upłynął on pod znakiem prac porządkowych prowadzonych na okręcie. Pozostało jeszcze tylko niezwykle emocjonujące wejście do portu w Górkach Zachodnich, po ciemku, slalom między mieliznami, brak oświetlenia, i GP-ek, który podobno krzyczał do nas przez tubę (skutecznie zagłuszony przez silnik Syrenki). Czerwony i spocony przyjechał potem do nas na rowerze i tak się obraził za wcześniejsze nie zwrócenie na niego uwagi, że nie chciał wziąć udziału w naszej pożegnalnej imprezie. Dziwny jakiś...

W kolejnym dniu rozkręciliśmy Syrenkę na czynniki pierwsze - koniec sezonu, wsadziliśmy szpeje do magazynku, a sami załadowaliśmy się do pociągu.

W całym rejsie zrobiliśmy 335,5 mil morskich w ciągu 95 godzin. Tym razem październik na Bałtyku okazał się wyjątkowo pogodny i przyjazny dla użytkowników, pozwalając zachować miłe wspomnienia do dzisiaj.

Cuxhaven - Helgoland - Edynburg - Bergen - Vikanes - Bergen na jachcie s/y SYRENKA 18 czerwca 2005 - 2 lipca 2005 - oczami Magdy Waldon

Fajna ferajna nas tam szła...

Ryszard Jędrzejewski - kapitan
Adam Rogaliński - I oficer
Ewa Rogalińska - I wachta
Zbigniew Chlipała - II oficer
Agnieszka Jakierowicz - II wachta
Hubert Długosz - III oficer
Magda Waldon - III wachta
Agnieszka Rybarczyk - IV oficer
Piotr Waldon - IV wachta



Hej, chłopcy, czas już wyjść w morze... czyli Syrenka w porcie...

Po dość długiej i nieco pokrętnej podróży bussem dotarliśmy sobotnim rankiem do Cuxhaven. Nasza Syrenka, opuszczona tydzień wcześniej przez poprzednią załogę, już nie mogła się na nas doczekać. Na początek szara rzeczywistość pierwszego dnia rejsu, rozpakowywanie, upychanie, sprawdzanie, naprawianie, szycie itd. Tradycją chyba stało się, że z dwóch niedziałających urządzeń robimy jedno sprawne. Tym razem padło na pompę słodkiej wody.

Po dniu pracy, znalazła się też chwila na spacer uliczkami miasta, które w razie wysokiej fali jest zamykane specjalnymi bramami.

Wszystko gotowe, już fały ręce trą... płyniemy!!!

Oczywiście o odpowiedniej godzinie (ok. 1 w nocy), razem z odpływem, żeby nas nie wessało z powrotem. Początkowo światła statków osaczały nas ze wszystkich stron, wpływ bliskości Hamburga, zresztą i Cuxhaven też nie jest małym portem. Daliśmy jednak radę i rano wylądowaliśmy na niewielkiej niemieckiej wysepce o wdzięcznej nazwie Helgoland. W czasie II wojny światowej wyspa stanowiła niemiecką bazę morską, czego ślady można oglądać do dzisiaj. Półtorej godziny zajęła nam spacer dookoła wyspy (tylko 1 km² powierzchni). Oglądaliśmy wysokie klify o niezwykłych kształtach. Mewy i inne ptaki pozowały do zdjęć. Słońce oświetlało błękitną i (tym razem) gładką jak lustro taflę Morza Północnego. Po zakupach wolnoćlowych (no bo przecież trzeba było pięknie pachnieć w czasie rejsu...) i obowiązkowych schabowych (niedziela) oddaliśmy cumy, ruszając na zachód.

Dalej w morze wyruszamy... tym razem to minie parę dni zanim ujrzemy ląd...

A że początkowo prawie nie wiało, przez całą noc mieliśmy rufę z widokiem na Helgoland. Potem wiatr osiągał 3-5 stopni, pozwalając nam mknąć w kierunku Edynburga. Czas umilaliśmy sobie łowieniem ryb (dwie złowione, jedna wypuszczona, jedna zjedzona na surowo), poranną i popołudniową kawką „na tarasie” (czyli w kokpicie), śpiewami przy gitarze, w ruch poszły karty. W chwilach wolnych od wachty można było się wyspać na zapas. Dokonywaliśmy różnych bieżących napraw naszego pancernika. No i były też słodkie chwile...





Port to jest poezja... wiadomo czego...

Wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazywały, że do Edynburga wpłyniemy z wysoką wodą. Tymczasem jednak, morze się trochę spóźniło :, czas lokalny zwolnił : i przy wejściu oglądaliśmy z dołu pomosty, wystające z wody na jakieś dwa piętra.

Przy załatwianiu formalności portowych - miła niespodzianka - mogliśmy stać za darmo, nie wspominając o prysznicu... (miejscowi Szkoci okazali się wyjątkowo przyjaźni i nieszczędnymi). Wreszcie

przyszedł czas wyruszyć w miasto. Trochę zajęło nam poszukiwanie sklepu, w celu nabycia mapy z podejściem do Bergen. Potem każdy ruszył w swoją stronę - stare miasto, zamek, muzeum whisky, place i ulice, budki telefoniczne, no i zakupy w szkocką kratkę. Do tego wszystkiego przygrywał nam na dudach szkockich prawdziwy facet w spódnicy.

Znów daleka droga, słony przestwór wody... i robiło się coraz zimniej... Początkowo widziane przez niektórych białe misie, rzucano na jakoby nadmiar wypitych trunków w porcie, ale potem przekonali się wszyscy - płyniemy na mroźną północ!!! Trzeba było wyjąć dodatkowe, super ciepłe majtki!!

Przez pierwszą dobę jakoś nie mogliśmy za bardzo oddalić się od Szkocji (niestety nie wstąpiliśmy do Dundee i nie spojrzeliśmy na wysoki brzeg...) Dopiero potem wiatr w żaglach rozgrzał naszą Syrenkę...i ruszyliśmy do przodu, czyli w kierunku Norwegii. Po drodze wokół jachtu pływały delfiny, chyba lubią zimną wodę... Fale robiły się coraz większe, woda w morzu przybierała czasami specyficzny granatowo-błękitny kolor (super widok!!). No i te białe noce, w związku z tym bezsenność... (prawie jak w Seattle. Musieliśmy lawirować pomiędzy platformami wiertniczymi. Właściwie nie spotykaliśmy innych statków (oprócz statku do układania kabli podwodnych, który podpłynął do nas specjalnie). Niedużych jachtów, takich jak nasz, nie widzieliśmy w ogóle. Czyżby większość ludzi wolą leżeć na plaży w słońcu, nad ciepłym morzem...?



Do portu przybił statek nasz w słoneczny dzień... czyli nasze wyjątkowe pogodowe szczęście...

Podobno w Bergen ciągle pada, a słonecznych dni jest 5 w roku; Skąd wiedzieliśmy, kiedy one wypadają??? I choć właściwie do Bergen wpłynaliśmy w deszczu, a przeprawa między skałami i fiordami była bardzo trudna i wymagająca uwagi, już od rana zaczęło nam świecić słońce. Cumowaliśmy w samym centrum, naprzeciwko historycznej starówki.



Było co zwiedzać!! Oprócz starych, powikingowskich drewnianych domków (w większości obecnie są sklepy z pamiątkami, w których można kupić łodzie wikingów i trolle z różnych materiałów, oczywiście norweskie swetry i wiele innych artefaktów), odwiedziliśmy stary Targ Rybny. Przekonaliśmy się, że łosoś norweski jednak najlepiej smakuje w Norwegii! Trzeba było też dostać się na otaczające Bergen wzgórza (z braku czasu za pomocą kolejki linowej) i stamtąd podziwiać panoramę całego miasta otoczonego fiordami. Odbiliśmy też spacer po lesie, a właściwie puszczy. Spotkaliśmy pracujących w Norwegii Polaków, a szczególnie jeden z nich (Janek) zapadł nam na dłużej w pamięć. I chociaż Bergen jest miastem północy kwitnie tam życie nocne, zupełnie jak na gorącym południu. Już w piątek zjeżdżają (spływają) ludzie z okolicy, przeważnie jachtami motorowymi, aby bawić się aż do niedzieli.

Wykuj własny szlak przez kraj dziki i surowy...

czyli zwiedzanie fiordów W fiordy wyruszyliśmy o świcie, i już o ósmej rano nikt nie spał, wszyscy wylegli na pokład podziwiać urwiste skały z „poustawianymi” gdzieś małymi domkami, lasy, wodospady. I tak cały dzień... Parę razy zatrzymaliśmy się na krótkie spacerki po okolicznych wioskach, na sesje zdjęciowe, trzeba było spróbować, czy woda w wodospadach aby nie mdła... Mówiąc krótko, fiordy to nam z ręki jadły!!



I tylko z nieba lejący się żar...

było tak upalnie i słonecznie...(gdzie te misie??!!) Przydały się wreszcie kostiumy i kremy do opalania. Na kąpiel w fiordzie jednak się nie odważyliśmy... Noc spędziliśmy na ... stacji benzynowej, w niewielkim miasteczku Vikanes. Była uroczysta kolacja przy świecach (!), a potem zapierający dech koncert na dwie kobzy.

Dziś powrotnym kursem wracamy już...

czyli szykujemy się do odjazdu... Pozostało nam tylko ponownie dopłynąć do Bergen, gdzie na drugi dzień rano mieliśmy przekazać jacht kolejnej załodze. Po drodze spędziliśmy ostatnie chwile pod żaglami (co za ulga, po dwóch dniach na silniku w fiordach). No i wielka chwila - na maszt została wciągnięta błękitna wstęga - przebyliśmy ponad 1000 mil!! (dokładnie 1004, w ciągu 241 godzin żeglugi).



Mój rozkołysany świat - Wojtek „Wasył” Wiszniewski

Początki... Czemu akurat żagle? Zaczęło się całkiem niepozornie i przypadkowo. Kiedy jeszcze byłem małym chłopcem, ojciec przypominał sobie, że jest posiadaczem patentu żeglarza jachtowego jeszcze z czasów studenckich. W FSS POLMO SHL, gdzie ojciec pracował, sekcja żeglarska organizowała rejsy po WJM, co pozwoliło na wyjazdy na Mazury całą naszą rodziną z nieodłącznym psem, który spokojnie mógł zostać bohaterem opowiadania „O psie który pływał jachtem” jeśli by takie ktoś napisał. Ach co to były za rejsy, w tamtym czasie niezatłoczone i często zupełnie dzikie Mazury, czysta woda, smażone ryby złowione na wędkę, pies uganiający się za żabami i rakami, noclegi w trzcinach i ta niespotykana cisza. To były czasy mojej szkoły podstawowej, oprócz wyjazdów mazurskich, oczywiście pływałem po naszym kieleckim zalewie na drewnianym maczku i tu po raz pierwszy postanowiłem zrobić patent żeglarski. Kurs, egzamin i stało się, zostałem żeglarzem jachtowym. Wtedy moja przygoda z żeglarstwem zaczęła się na dobre. Kolejne rejsy rodzinne po WJM i czasy szkoły średniej, kiedy to moje żeglarskie losy związałem z 33 KHDŻ PASAT. To był wspaniały czas, prace przy omegach, pływanie, ogniska i kwaterki nad zalewem w Cezdynie oraz fantastyczne obozy żeglarskie w Polańczyku, nad Wigrami, w Łupstychu koło Olsztyna, w Mikorzynie, czy nad Chańczę. Zasługa to pewnie wielu ludzi, natomiast szczególne podziękowania składam Jackowi Szrekowi, za to że potrafił nas zainteresować i pociągnąć za sobą. Kadra i grono przyjaciół z drużyny z tamtych lat do dnia dzisiejszego stanowią krąg życzliwych i bliskich mi osób. Nastął wreszcie czas na samodzielne rejsy mazurskie i nie tylko.

Słony morza smak... (Bałtyk 1988 - s/y Żagiewka). Przyszedł wreszcie czas na morską przygodę. Wyjazd zaczął się trochę pechowo, rozchorował nam się kapitan i że tak powiem prosto z kei zaokrętował się na nasz jacht w zastępstwie kapitan, który na co dzień był oficerem Marynarki Wojennej. Zupełnie niczego nieświadomi opuściliśmy Gdynię, a wiało równe 7 B i tak przez cały tydzień, brak silnika również nam nie przeszkadzał, jeszcze wtedy nie bardzo mogłem sobie wyobrazić sens posiadania silnika na żaglówece, przecież mieliśmy żagle. Woda była wszędzie, pod jachtem, w jachcie, nad jachtem. Nasz kapitan chyba się nieźle bawił naszym kosztem i cały czas nas zapewniał, że ta pogoda to wcale nie jest taka zła. Trudno było sobie wyobrazić jak wygląda ta zła pogoda. Generalnie po tygodniowym pobycie w „betoniarce” przeziębiony, poobijany, przemoczony do ostatniej nitki wróciłem do domu. Czy szczęśliwy? Tego nie jestem pewien, za to na pewno bogatszy w nowe doświadczenia. Nie wiem jaka siła skłoniła mnie po tym pierwszym rejsie żeby kiedykolwiek jeszcze na morze wrócić, ale wracałem jeszcze nie raz, mało tego zacząłem za morzem tęsknić. I w ten sposób stałem się żeglującą istotą zakochaną w rozkołysanym morskim świecie.

Rok 2005... (manewrówka na Bałtyku). To był bardzo ważny żeglarsko rok w moim życiu. Po pierwsze zreperowałem swoje zdrowie, po drugie wstąpiłem do Klubu Morskiego „HORN”, a po trzecie za namową Adama Rogalińskiego pojechałem na manewrówkę połączoną z egzaminem na stopień sternika jachtowego. Szkolenie odbywało się na dwóch jachtach, przygód było co niemiara, niektórych zdarzeń do dnia dzisiejszego nie można rozwikłać jak choćby historii o łabędziu, a raczej o łabędzich piórach, które rano pływały tylko koło naszego jachtu, a przecież nikt z nas dwóch (ja i Recha, co pióra znaleźli) nie mógł sobie przypomnieć i nawet wyobrazić, że taka przepiękna ptaszyna mogłaby ewentualnie zawitać na naszym stole. Ryszard i Adam nas szkolili, potem egzamin i cała nasza ósemka uzyskała stopień sternika jachtowego. I od tej pory mogłem samodzielnie prowadzić jachty po morzu. Oczywiście to robiłem i robię do tej pory stale podwyższając swoją wiedzę i umiejętności, oraz nabywając doświadczenia podnosiłem również swoje uprawnienia żeglarskie. I tak poniekąd za sprawą Adama Rogalińskiego i członkostwa w KM „HORN” w kolejnych latach, począwszy od żeglarza jachtowego, poprzez uzyskanie kolejno: sternika jachtowego oraz jachtowego sternika morskiego, zostałem kapitanem jachtowym.

Na północ... (Islandia 2007 – s/y Syrenka). W Cuxhaven wszystko się zaczęło. Duże przedsięwzięcie żeglarskie i logistyczne doszło do skutku. Wyruszyliśmy na wyprawę Fart Race Islandia 2007. Przemierzyliśmy Morze Północne docierając

do Peterhead, przecisnęliśmy się przez Pentland Firth i przez północny Atlantyk dotarliśmy do Islandii. Płynąc pierwszy raz po oceanie, uczucie, że pode mną jest ponad 1000 metrów wody, nie dawało mi spokoju. Co prawda przecież nie ma to większego znaczenia, czy woda ma głębokość 50 czy 1000 metrów, ale jednak ta świadomość wzbudzała respekt, nie wiem nawet przed czym, bo nikt z nas nie miał zamiaru sprawdzać gruntu. Każdego dnia wsłuchiwałem się w fale uderzające o dziób i szum wody opływającej kadłub. Czasem na wachcie nie było różowo, zimno, mokro, ale fantastycznie, nawet wtedy kiedy już zaczynałem marzyć o widoku Magdy lub Baniaka w zejściówce, gotowych do przejścia wachty. Chodziłem wtedy do „parku” odpocząć, rozmyślać i palić. No tak co to był za park na środku Atlantyku? Otóż mieliśmy na łajbie własny prywatny park, pod bezanem stała bowiem ławeczka parkowa przymocowana do pokładu linami. Czasem wylegiwałem się na niej Baniak i wtedy nie miałem gdzie palić. Kambuz robił co mógł żeby urozmaicić jadłospis. Pewnego dnia, kiedy w kambuzie przyrządzałem z Hubertem żurek, chwila nieuwagi sprawiła, że cały misternie przygotowany gar zupy wywalił się do stalowego koryta pod kuchenką. Niewiele myśląc pozbierałem garnek, a nasz żurek za pomocą chochli zaczął trafiać z powrotem z koryta do garnka. W tym momencie z wachty schodził Jurek. Zatrzymał się w zejściówce i z zaciekawieniem zapytał: „Co robicie chłopaki na obiad?”. Padła odpowiedź, że żurek, a Jurek na to: „Jak to żurek, w tym korycie?...”. Sama Islandia to magiczna kraina dzikiej przyrody, lodowców, wulkanów, rzek, wodospadów, pól lawowych i uskoków tektonicznych. Do tego wszystkiego, w czerwcu, białe noce sprawiają, że trudno się przestawić i zasypiać w dzień oraz budzić się w dzień. Kiedy już dopływaliśmy do Keflavíku odwiedziły nas delfiny, fenomenalny pokaz skoków, wyglądało na to, że cały popis zrobiony był specjalnie dla nas, a na koniec na pożegnanie pomachały nam w powietrzu ogonami i zniknęły w wodzie. Nie tylko delfiny towarzyszyły nam na Atlantyku, po drodze spotkaliśmy stado Grindwali, a jako eskorta podróżowały wspólnie z nami dwa wydryki wielkie, które notabene dokarmialiśmy z widelca różnościami z naszej kuchni. Na koniec rejsu zdarzyły się nietypowe regaty butów. Zorganizowane spontanicznie pod czujnym okiem komisji regatowej w składzie: Adam, Baniak i ja. Werdykt był jednoznaczny, wygrał but Baniaka, ale najważniejsze, że nie stało się to wydarzenie imprezą cykliczną, trudno było by tyle butów na rejsy zabierać.

Wkręcony muring... (Chorwacja 2007 – s/y Jaguar). Na długie tygodnie podczas lata w Chorwacji s/y Jaguar stał się moim pływającym domem. Każdego tygodnia z nową załogą przemierzałem etapami wybrzeże chorwackie pomiędzy Pulą a Dubrownikiem. Pewnego razu goszcząc na wyspie Murter w Marinie Hramina parkowałem przy pomoście, tak jak wiele razy wcześniej. Nic w tym nie było by nadzwyczajnego poza zachowaniem gościa z obsługi mariny. Cofałem sobie grzecznie w wyznaczone miejsce, pogoda była ładna, więc parkować łajbami można było niemalże na grubość lakieru, a tu niespodzianka, ja rufą w prawo, gość z muringiem na kei w prawo, ja rufą w lewo, gość z muringiem w lewo i tak parę razy, a jak już musiałem jacht zatrzymać dając lekko do przodu to gość wsadził mi muring prosto na śrubę. Z mojej perspektywy wyglądało to tak jakby robił to specjalnie i nawet się nie zdziwił tym co się stało. Parę siarczystych przekleństw i chyba zrozumiał, że tak nie można, potem wyklócony na koszt mariny nurek i z mojej strony obietnica, że nigdy więcej już tam nie przyplęnę, czego do dzisiejszego dnia się trzymam. Taki incydent zdarzył mi się podczas rejsów chorwackich tylko raz, ale kiedyś wreszcie musi być ten pierwszy złapany muring.

Bora... Bora... (Chorwacja 2007 – s/y Jaguar). Staliśmy przy starym porcie w Dubrowniku, kawa o wschodzie słońca potem kąpiel i śniadanie. Czas się zbierać bo zapowiadali borę. Wyciągam towarzystwo z wody i już przy pierwszych podmuchach, gnamy co sił na silniku do mariny. Żeby było szybciej przechodzimy między grzebieniami, zawsze to jakieś pół godziny do przodu, na wejściu w rzekę sytuacja zrobiła się już niewesoła, rozpędzający się wiatr prawie zatrzymywał jacht w miejscu. Kiedy odłożyłem się pod most, bo w Gruzii raczej nie było możliwości bezpiecznie stanąć, nagły szkwał szarpnął łajbę z taką siłą, że praktycznie położyło jacht na burtę na samym takielunku, zrobiło mi się gorąco i ścisnęło mnie w gardle, a kątem oka na wiatromierzu zobaczyłem przerażającą cyfrę 55 kn. Na rzece wiatr był bardzo silny, ale przynajmniej nie było takich gwałtownych podmuchów, a może były, tylko ja już

nie bardzo je rejestrowałem. Załoga w komplecie siedziała w kamizelkach i szelkach w kokpicie, ucichły wszelkie rozmowy. Mieli trochę blade twarze i duuuużę oczy, siebie niestety w lusterku nie widziałem, ale podejrzewam że wyglądałem podobnie. Dotarliśmy do mariny, a tam obsługa macha rękami, gwizdże, ale jakoś nie bardzo zwracałem na nich uwagi, wyłożyliśmy wszystkie odbijacze na lewą burtę, przygotowaliśmy cumy na dziobie i rufie weszliśmy tylko za falochron, tam odłożyłem się w lewo i cała w tył, jacht przykleił się do wolnego nabrzeża burtą, tak że cumy podaliśmy obsłudze do rąk własnych. Wyszło super, „marina stafy” brawo bili, załoga poczuła się dumna i odważna, a ja się spociłem i ręce zaciśnięte na kole sterowym jeszcze przez dłuższą chwilę trzymałem. Potem już przy użyciu pontonu i długich cum ustawiliśmy się dziobem do wiatru i rufą do nabrzeża.

Przez Słupy Heraklesa... (Z Kanarów na Baleary 2008 – s/y Watchingman).

Wszystko zaczęło się na wulkanicznych Wyspach Kanaryjskich. W Santa Cruz de Tenerife trafiliśmy akurat na festyn ludowy. Niesamowita sprawa, uliczkami przejechał korowód mieszkańców w regionalnych strojach na przystrojonych kwiatami wozach, z których rozdawano lokalne specjały wytwarzane na wyspie. Dodatkowo zewsząd było słychać muzykę orkiestr folkowych biorących udział w pochodzie, a wieczorem zabawa opanowała dosłownie całe miasto. Tańcom, śpiewom i muzyce nie było końca. Wyruszyliśmy z Wysp Kanaryjskich zaskoczeni bogatą kulturą i regionalnymi zwyczajami.

Kotwica mocno trzyma dna... Kiedy dotarliśmy na puste właściwie Wyspy



Selvagens oczarował nas surowy i przyjazny jedynie dla ptaków wygląd skalistych, gdzieniegdzie ledwo porośniętych wysepek. Stanęliśmy na jedynym bezpiecznym kotwicowisku przy Selvagem Pequena, niestety zbyt duży przybój nie pozwolił nam na desant pontonem na brzeg. Poszarpane i ostre jak brzytwa skały oraz niedostępny ze względu na duże zafalowanie króciutki odcinek plaży pozostały za to super scenerią do kąpieli, ale nikt z nas nie przypuszczał, że oprócz przyjem-

nego pływania czeka nas jeszcze inna kąpiel. Gdy już chcieliśmy odpływać okazało się, że nasza kotwica tak skutecznie utknęła między skałami i w żaden sposób nie można było jej poderwać. No to kolejna kąpiel, Darek zajął się nurkowaniem, najpierw przywiązał cumę do podwodnej skały, żeby można było zluźnić łańcuch kotwiczny, kiedy stanęliśmy już na naszej nowej „kotwicy”, rozpoczęło się mozolne nurkowanie raz za razem do uwięzionej w skałach zguby. Po kolejnej próbie, Darek resztką sił oznajmił, że kotwica jest wolna. Teraz trzeba było ją jeszcze sprytnie podnieść z dna, tak żeby znowu się nie zaklinowała. Udało się wreszcie, Darek i kotwica wylądowali na pokładzie i wyruszyliśmy w stronę Madery.

Zerwany fał... Wybrzeże Madery przywitało nas silnym świeżym wiatrem, halsówka do główek portu i znaleźliśmy się u bram Funchal. Odpalamy silnik kierujemy się w główki, a tu brzdęk i cała genua łopocze na wietrze. Robię z Darkiem szybki desant na dziób i co chwilę oblewani wodą siłujemy się z żaglem. Po kilkunastu minutach udało nam się zwinąć genue i naprawić zarwany fał. Nie obeszło się jednak bez strat żagiel rozerwał się wzdłuż liku tylnego na długości około 2 metrów. W Funchal natomiast czekała na nas niespodzianka. Okazało się, że miasto akurat tego dnia obchodzi swoje 500 lecie istnienia. Skorzystaliśmy z tej okazji, bo przecież i tak musieliśmy czekać na naprawę żagla©. Pobyt na kwiecistej i zielonej Maderze zakończyliśmy nocnym pływaniem na czarnej wulkanicznej plaży.



Wieża na horyzoncie...

Kiedy płynie się w stronę Afryki do Maroka, pierwszą rzeczą jaką ukazuje się żaglarzom na horyzoncie, jest niebotycznie wysoki Minaret Meczetu Hassana II w Casablance. Sama budowla również jest imponujących rozmiarów i jest to trzeci co do wielkości meczet na świecie. Całość kompleksu jest wybudowana na sztucznym nasypie. W Maroku zatrzymujemy się w Mohammedia, opisywanej w locji i przewodnikach żeglarskich (niestety nie polskich) bardzo

przyjaznej żeglarzom marinie. Przyjazna i uczynna obsługa mariny, bezproblemowa odprawa celna, wszędzie czysto i schludnie, a infrastruktura na najwyższym poziomie. Do dyspozycji gości mariny pozostaje basen usytuowany na terenie klubu żeglarskiego obok mariny, gdzie wręcz jesteśmy zapraszani jako mile widziani goście. Klub oczywiście jest królewski, jak większość rzeczy w Maroku, chociaż sam król mógł nawet o nim nie słyszeć. Z zaproszenia oczywiście skorzystaliśmy, a po Maroku podróżowaliśmy pociągami, które w niczym nie przypominają naszego PKP. Jeżdżą często, punktualnie, są czyściutkie, klimatyzowane i szybkie, co powoduje, że podróż zajmuje mało czasu. Po miastach, poza koniecznym spacerem po medinie, najlepiej poruszać się taksówkami, które są tanie, głośne i stanowią niezłą atrakcję, biorąc pod uwagę trochę charakterystyczny ruch kołowy po drogach według, hm no właśnie nie bardzo wiem według jakich zasad ruchu. Casablanka czy Rabat na pewno pozostawia na każdym zwiedzającym niezatarte wspomnienia.

Wodna „autostrada”... Prąd i wiatr wepchnął nas z Atlantyku między Słupy Heraklesa. Żeglujemy bocznym torem wodnym od strony Afryki na Morze Śródziemne. Właśnie z Gibraltaru wypływa stalowe monstrum, to amerykański lotniskowiec w asyście innych okrętów wojennych wypływa na ocean. Atrakcja nie byle jaka, pierwszy raz w życiu widzę takiego kolosa na własne oczy. Ale wracając do rzeczy, lotniskowiec lotniskowcem, a dwukierunkowym głównym torem wodnym w dwie strony jak na wodnej „autostradzie” płynie statek za statkiem, a my jesteśmy od strony Afryki i musimy jakoś się przedostać pod brzeg europejski do Gibraltaru. Zwijamy żagle, odpalamy silnik i czekamy na malutką chociaż przerwę w ciągnącej się w nieskończoność dwukierunkowej kolejce statków. Jest!!! Silnik, cała naprzód, przecinamy tor wodny pod kątem prostym i docieramy do Gibraltaru. W życiu nie widziałem tylu na raz pływających statków na morzu. Potężna skała zawisała nad nami, zaparkowaliśmy w marinie i wybraliśmy się na wycieczkę oczywiście na górę. Baterie dział, przepaściste widoki, wszędzie obecne małpy i zapierający dech w piersiach widok wrót Morza Śródziemnego i przeciwległego brzegu Afryki. Mityczne słupy, brama na ocean i gdzieś za nimi zaginiona Atlantyda.

13,5 knota... Na Baleary żeglowaliśmy wraz z rozbudowującym się niżej, w nocy na horyzoncie co chwila Aniołowie robili zdjęcia. Błyskawice, tężejący z godziny na godzinę wiatr i świadomość, że musimy się strasznie śpieszyć, gnały nasz jacht po jeszcze płaskim morzu. Pełne żagle, świeży wiatr, lekki rozkołys sprawiały na pokładzie wrażenie, że jacht prawie frunie w powietrzu, tylko szum wody za rufą i potężny kilwater przypominały, że płyniemy. A kiedy zaspany Darek wyłonił się z zejściówki i oznajmił, że w środku wszystko trzeszczy i pracujący kadłub dostaje wibracji oraz zanotowana prędkość na GPS-ie to 13,5 węzła, co dla naszej łajby oznaczało prędkość niemożliwą, zarefowaliśmy żagle. Przed złą pogodą udało nam się ostatecznie uciec, chociaż Ibiza przywitała nas już rzęsiстыми opadami deszczu.

Śladami Piratów... (Karaiby 2008 – s/y Idole).



Antylach, wyspach odległych o 9 godzin lotu z Europy. Pierwsze wrażenie, to raj na ziemi, grudniowe tropikalne słońce, łagodny i ciepły pasat, wulkaniczne wyspy, turkusowa i wręcz gorąca woda, palmy, bananowce, lasy deszczowe, ciągnące się w nieskończoność plaże i serdeczni zawsze uśmiechnięci ludzie. Wyruszyliśmy z Martyniki na południe, w rejs śladami piratów z Karaibów. Żegluga komfortowym katamaranem w strefie pasatów to kwintesencja żeglarstwa turystycznego. Malutkie państwa, czasem

położone tylko na jednej wyspie tworzą niepowtarzalny, egzotyczny klimat. Natomiast tropikalny upał oraz historia regionu trwale związana z podbojami kolonialnymi oraz niewolnictwem sprawia, że czas się tu zatrzymał w miejscu, a życie toczy się w zwolnionym tempie. Nikt się nigdzie nie spieszy, panuje totalny luz, zewsząd słychać muzykę reggae i czuć zapach palonej marihuany. Oczywiście wśród napojów alkoholowych króluje wszechobecny rum, początkowo ulubiony trunek piratów, przemytników i morskich awanturników, obecnie ceniony przez brać żeglarską jako szlachetny trunek tych co na morzu. Piratów już na Karaibach nie ma, ale pozostały po nich legendy i miejsca okryte złą sławą. Zdradliwe wody, usiane rafami i podwodnymi skałami, niedostępne urwiste brzegi zatok dawały niegdyś schronienie braciom, a wulkaniczne skały i jaskinie chowały złupione skarby pirackie. Noc spędzona pod urwistym brzegiem przy Pitonach, wulkanicznych stożkach wyrastających z dna morza na St. Lucia skłania do refleksji o dawnych burzliwych dziejach regionu. Na St. Vincent w Walliabou Bay o piratach przypominają pozostałości dekoracji filmowych z „Piratów z Karaibów” a sama zatoka swoją naturalną budową przypomina twierdzę nie do zdobycia. Tu mieliśmy zabawną przygodę z kotwicą. Stawanie na kotwicy w Walliabou Bay to jak loteria, mianowicie podczas cofania w stronę brzegu rzucamy kotwicę jeszcze na bardzo głębokiej wodzie wywalając prawie cały łańcuch za burtę i cofamy się do miejsca gdzie dno zaczyna się gwałtownie podnosić, kotwica zaczepia się gdzieś na urwisku, a my cofamy się jeszcze tak żeby ją dobrze zaciąć, oczywiście udaje się to rzadko za pierwszym razem i przypomina trochę trałowanie podwodnego urwiska. Potem pozostało nam jeszcze przywiązać się do czegoś na brzegu na kilkudziesięciometrowych cumach. Wycieczka na wulkan wyludniła załogę z łajby, a tu proszę niespodzianka, nasza kotwica przestała trzymać i zabawa od nowa, tyle tylko, że na pokładzie załogi praktycznie brak. Na szczęście sąsiedni jacht opuszcza ustawioną zaraz obok nas zbawiającą dla mnie w tym momencie bojkę, czemu odpłynął tego tak naprawdę nie wiem, być może olbrzymi katamaran manewrujący na uprząży z długich cum mógł go przestraszyć. Ja jednak nie zdradzając swego zdenerwowania, jak gdyby nigdy nic wzięłem bojkę między pływak, leniwie ją przyciągnąłem bosakiem, jak na tropiki oczywiście przystało, przełożyłem powoli cumę i odetchnąłem z ulgą. Wieczorem w lokalnej knajpce nad brzegiem opadły emocje, a właściciel, darzący wielką sympatią Polaków, ugościł nas po królewsku. Zabawną sytuacją przydarzyła się na następny dzień, kiedy opuszczaliśmy Walliabou Bay, nagle z plaży dobiegł donośny głos właściciela knajpki: „Wasy! Wasy! Wait! I have one bottle of rum punch for you!!!”. Butelka przyplątnęła pontonem i wyruszyliśmy w dalszą drogę.

Ślub Przyjaciół... (Chorwacja 2009 – s/y Cougar). Zebraliśmy się w niedzielę w Marinie Split na niezwykle wydarzenie, ślub Adama i Ewy. Pogoda jeszcze dnia poprzedniego kapryśna zmieniła się jak na zamówienie. Panna Młoda w białej suknie, Pan Młody w galowym mundurze, świadkowie również wystrojeni i cała nasza ferajna klubowa w strojach klubowych przy dźwięku gitar wyruszyła zwartym pochodem z mariny do położonego nieopodal parku na uroczystość zaślubin. Cały nasz korowód wzbudził niezwykle zaciekawienie wśród obecnych w porcie, niektórzy robili zdjęcia,

inni pozdrawiali, a jeszcze inni tylko się uśmiechali. Dotarliśmy na miejsce, zjawiała się pani urzędnik stanu cywilnego i rozpoczęła się ceremonia. Na podwyższeniu w kamiennej altanie, przy obecności świadków, wielu przyjaciół i członków naszego klubu oraz uczestników majowego rejsu w Chorwacji, Adam i Ewa wypowiedzieli znamienne słowa TAK i nałożyli sobie obrączki, co oczywiście w sprawie formalnej przypieczętował i zatwierdził urzędnik prowadzący całą ceremonię. Pięknie to wszystko wyglądało, fantastyczna sceneria śródziemnomorskiej roślinności, śpiew ptaków, prześliczna pogoda, toast szampanem i powrót do portu, mnie osobiście łezka w oku się zakręciła...

Na końcu świata... (Przylądek Horn 2010 – s/y Selma Expeditions). Marzenia się spełniają. Trzeba im tylko czasem pomóc. W moim życiu było to bardzo ważne wydarzenie, na które czekałem i marzyłem o nim od długich lat.



Dotarcie do Ameryki Południowej okazało się nie lada zadaniem, w Europie zima sparaliżowała ruch lotniczy, w Argentynie nowe, inne przepisy dotyczące jachtów czarterowych zmusiły do zmiany miejsca rozpoczęcia rejsu i przeniesienia go do Chile. Do Puerto Williams dotarliśmy z Jerzym Ziętałem wynajętą w Ushuai awionetką, wysiedliśmy na malutkim lotnisku, przeszliśmy przez dziurę w płocie i znaleźliśmy się nad zatoką gdzie znajduje się

Marina Micalvi. Wysłany ponton zebrał nas z kamienistej plaży i wreszcie dotarliśmy na Selmę. Żeglowanie w tamtych okolicach jest możliwe i w miarę bezpieczne, jeżeli korzysta się z precyzyjnej prognozy pogody i można się wstrzelić w okno pogodowe. W przeciwnym wypadku jeśli pogoda się załame, nie warto wypływać i walczyć ze złą pogodą, ponieważ ona zazwyczaj wygrywa. Wiatr potrafi się na Hornie rozpędzać bez żadnego problemu do 160 km/h w ciągu zaledwie paru godzin. Wyruszyliśmy w pośpiechu, żeby dotrzeć w okolice Hornu przy zapowiadanej jeszcze dobrej pogodzie, już w nocy lawirując między wysepkami i podwodnymi skałami dotarliśmy do Caleta Martial, gdzie przymocowani kilkoma cumami do boi Armady chilijskiej musieliśmy przeczekać sztormową pogodę. Następnego dnia wykorzystując dobre warunki wyruszamy w stronę Przylądka Horn, po drodze refujemy się, wiatr zaczął tężeć, opady utrudniały pracę na pokładzie. Wreszcie wyłonił się spowity we mgłę posępny, skalisty Horn, 5 grudnia 2010 roku, o godzinie 0700 lokal time przekroczyliśmy południk przecinający Przylądek Horn (55°59' S, 67°16' W). Pogoda nas nie rozpieszczała, wzmagający się wiatr zwiastował kolejne załamanie pogody, musieliśmy w wielkim pośpiechu wracać w stronę Kanału Beagle i schronić się w Puerto Williams. Udało się, w Marinie Micalvi poszliśmy na drinka Capehornowców,

a ja zgodnie z tutejszą tradycją zawiesiłem na pamiątkę w tawernie - nasz klubowy porzecz. Muszę przyznać, że tych porzeczaków wcale nie było tak dużo. Ale dosyć przechwałek, najważniejsze, że dla samego siebie to była, jest i będzie wielka sprawa, spełniłem jedno z wielkich marzeń mojego życia.



Wspomnienia z Mazur - Rafała Frankiewicza

Mazury, hmmm.... jeden z najpiękniejszych regionów Polski, a z perspektywy jachtu, na pewno najpiękniejszy. Jest to oczywiście moja subiektywna ocena, ale ponieważ rozdział ten jest poświęcony wspomnieniom Rafała Frankiewicza, będą to z natury rzeczy nieobiektywne wspomnienia. Mazury znałem już wcześniej, nim bakcyl żeglarstwa mnie dopadł. Kilkukrotne wyjazdy „pod namiot” w czasie wakacji, gdzie jacht na wodzie był wówczas widokiem sporadycznym.

Tak naprawdę moja przygoda z żeglarstwem rozpoczęła się właśnie na Mazurach. Prawdopodobnie jak większości żeglarzy. Pierwszy, w konspiracji przed żoną (i tak się wkrótce wydało), wypad na pięć dni z dwoma kolegami, z których jeden posiadał patent żeglarski, tak mi się spodobał, że postanowiłem uzyskać uprawnienia do samodzielnego prowadzenia jachtu.

Spodobało mi się, że codziennie można być w innym porcie, przystani czy też „na dziko”. Nigdy nie pociągał mnie wypoczynek w ośrodkach czasowych, z uregulowanym dniem. Wyznaczonymi porami posiłków. Spacer po deptaku, czy też wylegiwanie się po całych dniach na słońcu. Na jachcie prawie zawsze jest coś do zrobienia. Coś co wymaga ciągłej uwagi. Choćby obserwacja pogody, tego co dzieje się dookoła, innych jachtów. Poza tym zafascynowała mnie „tajemna wiedza” o tym, co zrobić, żeby jacht płynął. Specyficzne nazewnictwo różnych linek, elementów wyposażenia i ich przeznaczenia.

Jak to w życiu bywa, od postanowień do realizacji czasem jest długa droga. Po powrocie do rzeczywistości plany żeglarskie jakoś się rozmyły i niepostrzeżenie minęły dwa lata.

Dopiero w 2004 roku spotkałem dawno niewidzianego kolegę Tomka, który już posiadał patent żeglarza jachtowego i należał do Klubu Morskiego HORN. Z nim też oraz z naszymi żonami i dziećmi, jeszcze tego samego roku jesienią zorganizowaliśmy trzydniowy rejs. Było już dość chłodno, a wieczorami wręcz zimno, bo to początek października, ale i tak było pięknie.

Krótki „skok” z Piękną Górą koło Giżycka do Sztynortu i z powrotem. Ognisko, bo nie cumowaliśmy na noc w Sztynorcie, na wprost portu bezpośrednio do brzegu, trochę śpiewu i gitary, pieczone kielbaski na kolację. To było to.

Trzy dni to jednak za krótko, tym bardziej, że z Kielc jest dość daleko i sama droga zajmuje sporo czasu. Dlatego następnego roku został zaplanowany i zrealizowany tygodniowy rejs na przełomie czerwca i lipca.

Do portu w Piękną Górę dotarliśmy już nocą z piątku na sobotę. Rano szybko odbiór jachtu i w drogę na południe. Celem było dotarcie do Karwicy na jeziorze Nidzkim. Piękna, słoneczna pogoda, a przy tym dość silny wiatr z północy, czyli ze sprzyjającego kierunku. Pierwszy postój na półwyspie Kula zostanie jeszcze długo w mojej pamięci, a także pewnie i całej załogi, Tomka jako skippera, Beaty, Michała i Kamila. Spotkaliśmy tam wielonarodowościową ekipę, która miała szlifować język polski. Niektórzy chyba dopiero na samym początku nauki, bo poza paroma niecenzuralnymi słowami nic więcej nie rozumieli. Mimo to nić porozumienia szybko została nawiązana i wieczór przy ognisku i gitarze przeciągnął się do baaardzo późnych godzin nocnych. Dzięki sprzyjającym wiatrom kolejną noc spędziliśmy już w Karwicy, co nie udawało się nam przez następne dwa lata.



2006 rok to pierwsze samodzielne prowadzenie przeze mnie jachtu. Wstyd przyznać, ale jeszcze bez wymaganych uprawnień. Na

swoje usprawiedliwienie mogę powiedzieć, że w międzyczasie byłem na rejsach w Chorwacji, po Bałtyku, byłem w trakcie kursu na żeglarsza jachtowego, a dodatkowo często pływałem omegą po zalewie w Cedzynie. Oczywiście nie uchroniło mnie to od paru błędów, ale na szczęście wszystko zakończyło się szczęśliwie. No prawie szczęśliwie. Po przejściu śluzy w Guziance, usłyszeliśmy pierwsze pomrukiwania burzy. Właściwie to usłyszał Tomek, skipper drugiego jachtu i dał mi znać przez walkie talkie. Postanowiliśmy się schować w przystani „U Andrzeja” na jeziorze Nidzkim. Już w czasie manewrów w przystani zaczął padać deszcz i wzmagać się wiatr. Kotwica trzymała słabo, mimo kilkukrotnych prób. W końcu wiatr zaczął spychać nasz jacht na sąsiedni. Poszedłem pod pokład po pagaj dla koleżanki, aby przy jego pomocy chroniła burty jachtów. W zejściówce



poślizgnąłem się i pod pokład zjechałem na plecach. Skutek: złamane dwa żebra i rozbity łuk brwiowy. Nauczka: nie chodzi się po pokładzie na bosaka, tym bardziej po śliskim pokładzie. Półtorej doby w szpitalu w Piszku i z powrotem na jacht. Niestety do Karwicy nie udało nam się dotrzeć. Zabrakło czasu.

Za rok, już z uprawnieniami sternika jachtowego, zorganizowałem rejs flotyli czterech jachtów. Kierunek: południe (także z Piękną Górą), cel: Karwica, bo rok wcześniej się nie udało.

Kilka osób, w tym mój brat z żoną oraz jego kolega z obecnie też już żoną, byli pierwszy raz na jachcie.

Jak zwykle odbiór jachtów w sobotę, wieczorek zapoznawczy, bo wiele osób widziało się pierwszy raz i w niedzielę w drogę. Bez większych problemów drugiego dnia dotarliśmy na jezioro Nidzkie i zatrzymaliśmy się na noc na bindudze za wyspą Kopanka.

Następnego dnia pogoda była pochmurna i trochę wiało, ale po wyjściu zza osłony wysp i zatoczki, okazało się, że wieje nie trochę, ale bardzo. Na dodatek z południa, czyli z kierunku, zupełnie nam nie sprzyjającego. Wąskie w tym miejscu jezioro i wysokie brzegi jeszcze dodatkowo wzmagały wiatr i utrudniały halsówkę. Po wykonaniu kilkunastu zwrotów przez sztag, okazało się, że posunęliśmy się może o 50-100 metrów.

Decyzja, zresztą przyjęta z ulgą przez część trochę wystraszonej załogi, wracamy za wyspy i tam zostajemy na kolejną noc.

Wieczór minął przy ognisku, gitarach i wspomnianiu przeżytych w ciągu dnia chwilach. Niestety, Karwica pozostała niezdobyta. Może uda się za rok?

W 2008 roku spróbowałem zorganizować rejs 2-tygodniowy. Po siedmiu dniach zarówno ja jak i Tomek i Beata, czuliśmy pewien „niedosyt Mazur”. Stąd pomysł rejsu dwutygodniowego. Większość jednak chciała tylko tydzień, bo urlopy. Tak więc po pierwszym tygodniu, w którym pływały trzy lub cztery jachty (już dokładnie nie



pamiętam), zostaliśmy na jednej łódce z Tomkiem, Beatą, Kingą. Ja dosiadłem się, bo moja załoga wróciła do domu. Dojechała jeszcze jedna Beata i Asia.

W pierwszym tygodniu wreszcie udało nam się „zdobyć” Karwicę, po dwóch latach prób.

Okazało się, że dwa tygodnie to w sam raz. Do domu wracaliśmy bez uczucia niedosytu i większego żalu. W związku z tym w następnych latach

powtórzyliśmy ten sposób organizowania rejsu. Po pierwszym tygodniu większa część załóg wyjeżdża, a zjawiają się nowi uczestnicy.

Zacząłem się też starać, aby wszyscy mieli jednakowe jachty. W miarę możliwości oczywiście. Coraz śmieiej zaczęliśmy się zapuszczać na Śniardwy oraz na jeziora północne: Dargin, Dobskie, Mamry.

Niezapomniane wieczory przy ognisku, gitarze, kiełbasce i pieczonych ziemniakach, sprawiają, że wiele osób, niekoniecznie zafascynowanych samym żeglarstwem, wraca, bo uważa, że to wspaniała forma spędzenia urlopu. Poza ogniskami są jeszcze świetne koncerty szantowe w Sztynorcie i Mikołajkach. Dyskoteki w Węgorzewie, smaczna ryba w Popielnie i Wilkasach, bogaty wybór piw u „Córki Rybaka” w Sztynorcie, no i oczywiście piękne widoki, zachody słońca. Wszystko to sprawia, że nierzadko pod banderą Klubu Morskiego HORN pływa 7-8 jachtów. Tak jak w 2010, kiedy to w Mamerkach stanęło chyba 8 jachtów. Nie wszyscy wypływali razem, ani też nie wszyscy razem dalej popłynęli, ale na jeden wieczór spotkaliśmy się przy jednym ognisku.

W 2011 roku, też wspólnie pływały cztery jachty, a z trzema innymi czasem się spotykaliśmy na koncercie, czy też ognisku.

W 2010 roku padła propozycja od niejakiego Jareckiego z Ełku, sympatyka Klubu HORN, aby jeden tydzień był pod hasłem HORN Rodzin, czyli pływanie rodzinne. Z dziećmi. Tak też się stało. Na każdym jachcie przynajmniej jeden dzieciak, tak że trochę się ich zbiera. W 2010 i 2011 roku było spore przedszkole, około dziesięciorga. Chyba im się podoba, bo niechętnie wracali do domu.

Od kilku lat staram się pływać coraz więcej po morzu. Urlop nie jest z gumy i co roku mówię, że tym razem Mazury odpadają, bo rejs po słonej wodzie bardziej mnie kusi. Co roku jest też tak, że ktoś ze znajomych zaczyna się dopytywać: „Kiedy płyniemy w tym roku na Mazury?”. I tak zbiera się jedna załoga, potem druga, a że Wielkie Jeziora Mazurskie swój urok nieodparty mają, to rejs się odbywa. I tak pewnie będzie jeszcze przez wiele lat. Przynajmniej mam taką nadzieję. Patrząc na historię – już 2016 rok i corocznie rejs Horn Rodzin odbywa się w stale rosnącej liczbie jachtów i flotylli.

Łamanie kości – czyli „Biały Szkwał” na śródlądziu - opowieść Tomka Tyry

Wielu z nas czytało lub słyszało o rzadkim bo rzadkim, ale czasem występującym zjawisku atmosferycznym zwanym... Biały Szkwał. Czytać lub usłyszeć o tym przy okazji „ogniskowego szkolenia” tudzież kursu na żeglarza lub sternika, a zobaczyć i przeżyć na własnej skórze to odmienne doświadczenia.

Nie będę opowiadał o tym jak fantastycznie może być na mazurskim rejsie: słońce, woda, biel pokładu wypieszczonej łódeczki, dzikie brzegi, bobry, żebraki (łabędzie i kaczki) pukające złośliwie o brzasku w burty ... Tak było przez trzy dni naszej wyprawy, aż do Guzianki. Pierwsi cumujemy przy kei w Guziance (TWISTER 800 – 7 osób na pokładzie), czekając na drugi jacht w tej wyprawie (TANGO 780F – 5 osób na pokładzie). Już czekając słyszymy znad ściany drzew ponure pomruki nadciągającej burzy. Ponaglamy przez radio załogę TANGO i po niedługim czasie jesteśmy w komplecie. Jeszcze uzupełnienie zapasów w sklepie na skarpie i... bez problemów, ale w tłoku śluzujemy się na drugą stronę. Głuchy pomruk słychać coraz częściej i donioślej, więc podkręcamy manetki silników, by zdążyć wyjść na Nidzkie i zacząć się gdzieś na „dziko”. W takich chwilach moja Babcia mówiła, że to anieli grają w kręgle. Noooooo.... to były chyba zawody z Piełem o nasze Dusze. Wyjście na Nidzkie i trochę szersza perspektywa nadciągającego kataklizmu uświadamia nam, że możemy zapomnieć o dojściu do „dzikiego postoju”. W momencie przewijają mi się karty stron literatury opisujące wybory w takich wypadkach pomiędzy brzegiem nawietrznym, a zawietrznym, o ustawianiu się pod wiatr i uziemianiu jachtu oraz wszelkich środkach ostrożności razem z „Ojcie Nasz”. Przy całej naprzód wchodzimy w wąskie zakole z betonowym nabrzeżem przystani „U Andrzeja”. Sino-granatowa zasłona wyłania się z nad drzew w chwili, kiedy kończymy się wiązać do nabrzeża. Atmosfera gęsta i kompletna cisza, a powietrze można kroić i smarować nim chleb nawet czerstwy, bo ono go i tak rozmiękczy. Jeszcze rzut oka czy wszystko jest ok.,

wyrzucony sztormiak do kokpitu i zaczęło się.... Ściana wody z przytłaczającym ją do lustra jeziora wiatrem wywołuje we mnie dreszcz jak za pacholących lat, kiedy wchodząc do piwnicy po ziemniaki miałem wrażenie, że tuż za drzwiami czai się coś strasznego, co mnie porwie lub pożre. Wtedy to przerażenie zniknęło po zapaleniu światła, ale tu nie było włącznika... Wiatr z masą wody przyciska mnie lekko do pokładu, pada komenda: „Wszyscy z jachtu i na górę!!!” Pioruny walą na oślep, aż strach stać przy jachcie pomiędzy drzewami w obawie przed choćby rykoszetem. Świs, huk - nie - RYK WIATRU powoduje że Kamil, który został ze mną i Beatą aby trzymać w rękach jacht walący silnikiem w betony nie słyszy tej drugiej zupełnie. Kątem oka widzę słabo zarysowane sylwetki załogi TANGO zmagającej się z puszczającą kotwicą. Podbiegam, może potrzebują pomocy. „Znosi Nas na inne jachty !!!” – słyszę od Ali krzyczącej mi do ucha i wyciągam Anię z niewielkiej luki pomiędzy rufą jachtu a nabrzeżem, trzymającą objacze w rękach. Rafał próbuje jeszcze opanować kotwicę – niestety nadal nie trzyma. Decyzja jest szybka – Przepinamy boki. Potem wracam do naszego jachtu. Wiatr jest tak silny, że TWISTER stoi na samym takielunku w 20 – 25 stopniowym przechyle – ten widok mnie powala. Na szczęście nasza kotwica trzyma, czego nie można powiedzieć o kilku innych jachtach zerwanych z uwięzi i jak wściekle psy rzucających się do burt sąsiadujących jednostek. Po kilku minutach wiatr słabnie na tyle, że można pozostawić łódki samopas i schować się w kawiarni. Wcześniej widziałem jak Rafał (Franek) wiąże ostatnią cumę na poler i znika w ścianie wody. W kawiarni spokój tylko pozorny. Wygaszone światła, zapalone świece, wyłączone komórki..., a pomiędzy metalowym dźwiękiem walących piorunów i stroboskopem ich blasku rozświetlającego raz po raz to grobowe wnętrza, dochodzi mnie przerażony głos Marioli – Franek chyba złamał żebra. Franek leży na ławkach – nie wygląda kwitnąco. Rozcięty łuk brwiowy i zalewająca go fala krwi przyprawia o dreszcz. Problemy z oddychaniem i relacja z przebiegu wydarzeń sugerują faktycznie złamane żebra. Wezwane pogotowie przyjeżdża z Pizy w 25 minut. W międzyczasie znajduje się na sali przeszkolony ratownik, który przykładając Frankowi łód do boku sprawiając mu tym wyraźną ulgę. Torujemy karetkę drogę zatarasowaną przez konary, wskazując przejazd pomiędzy powalonymi drzewami (aż strach pomyśleć co by było, gdyby jedno z nich zważyło się na któryś z jachtów). Diagnoza – Franek do szpitala. Spędzi tam dwa dni, a my będziemy na niego czekać. Jak do tego doszło? Rafał w zamieszaniu schodził pod pokład, poślizgnął się łamiąc żebra i rozcinając łuk brwiowy. Wołał pomocy, ale nikt go nie słyszał. Gdy doszedł do siebie wyszedł o własnych siłach, dokończył cumowanie jachtu i dopiero gdy jacht był bezpieczny poczuł, że nie wszystko jest OK. Adrenalina wzięła górę nad bólem, który poczuł, dopiero gdy zakończył walkę z jachtem. Po wszystkim idziemy obejrzeć jachty i przygotować się do noclegu. Będzie on inny od dotychczasowych, bo załoga w uszczuplonym składzie - bez Franka i ... z emocjami, których nie zapomnimy. Po dwóch dniach Franek (złamas) wrócił w gorsecie i dokończył rejs.

SYRENKA na Wyspy Owcze 11 czerwca 2006 - 02 lipca 2006 **- opowieść Adama Rogalińskiego**

Żałoga:

Adam Rogaliński – kapitan

Marcin Banach – z-ca kapitana i IV wachta (od Aberdeen)

Hubert Długosz – I oficer

Zbigniew Olszowski – II oficer

Krzysztof Reszke – III oficer

Jerzy Ziętał – IV oficer

Magda Waldon – I wachta

Piotr Waldon – II wachta

Michał Albiniak – III wachta

Piotr Łyżwa – IV wachta (do Aberdeen)

Rejs zaczął się 11 czerwca 2006 r. w Esbjergu z półdniowym opóźnieniem. Poprzednia ekipa nie zdążyła dopłynąć na czas mimo dobrych warunków pogodowych. Jednak atmosfera tego portowego, rybackiego miasteczka ostudziła troszeczkę emocje i pomogła spokojniej znieść oczekiwanie na jacht. Czas spędziliśmy więc

na zwiedzaniu centrum, parku, dzielnicy portowej i innych atrakcjach. Trafiliśmy na uliczny bieg z kilkoma tysiącami uczestników, orkiestrą i grupą wojskowych strzelających z małych działek na sygnał startu. Zrobiliśmy także kilkanaście krawatów z „rybackiej” linki leżącej w kawałkach w porcie w miejscu napraw sieci. Spacerując zebraliśmy „części zapasowe” - jakiś kawałek kantówki drewnianej, nierdzewny drut, śrubki, dekle i inne drobiazgi, które na rejsie na pewno będą potrzebne.

Po przejściu jachtu okazało się, że jest masa pracy. Przede wszystkim czekało nas sprawdzenie naciągu takielunku i jego poprawa, zabezpieczenie wszystkich ściągaczy, do tego wjazd pod topy masztów i sprawdzenie wszystkich połączeń. Usztywniliśmy też maszt w opętniku, tak, że jego ruchy zmniejszyły się do rozsądnej wielkości. W tym czasie inne osoby zajęły się ształowaniem wyposażenia i wyżywienia na 3 tygodnie, montażem komputera nawigacyjnego, sprawdzeniem pomp, zaworów, silnika, przygotowaniem map, locji, spisów świateł, tablic pływów, tablic prądów, prognozami pogody, mapą synoptyczną na najbliższy tydzień, wstępną kalkulacją czasów przelotu na poszczególnych odcinkach rejsu itd.

Wreszcie w nocy, po zakończeniu wszystkich prac, po wyczekaniu na moment rozpoczęcia odpływu, oddaliśmy cumy i ... teraz tylko morze. Nasz plan to Aberdeen w Szkocji. Musimy tam być w piątek rano, żeby Piotr, który kończy rejs, zdążył na autobus na lotnisko do Glasgow, skąd wróci do Polski. Na jego miejsce wsiada Marcin, który będzie uczestniczyć w pozostałej części rejsu. Warunki pogodowe zmienne, dość ciepło, wiatr niezbyt silny. Po drodze spotkaliśmy wspaniałe stado delfinów, które towarzyszyło nam w szybkiej żegludze skacząc przed dziobem. Jak się miało okazać nie były to jedyne „egzotyczne” dla nas zwierzęta spotkane na rejsie. Pomagając czasem silnikiem (ładowanie akumulatorów i zastąpienie Eola, który nie zawsze miał ochotę współpracować) udało się dopłynąć na podejście Aberdeen w czwartek po południu. Z tabel pływów i atlasów prądów, a także z locji wynikało, że ... możemy spotkać na wejściu przeciwny prąd o sile nawet do 6 węzłów. Z naszego jachtu nie da się wycisnąć na silniku więcej niż 5, więc możemy mieć poważne kłopoty. Na szczęście kapitanat portu dzielnie przyszedł nam z odsieczą podając, że prąd jest dziś niewielki i nie musimy czekać 5 godzin do zmiany pływu. Poprowadził nas jak po sznurku do boi podejściowej i zezwolił na wejście. Żagle w dół, silnik pół na przód i wchodzimy ... w stado fok i delfinów żerujących tuż przed portem. Dziwimy się, że nie ma ruchu w tym niezwykle ważnym porcie, jednak ... było to złudne wrażenie. Okazało się, że Kapitanat wstrzymał ruch, abyśmy mieli bezpieczne, niestresowe wejście. Gdy tylko wpłynęliśmy do jednej z odnóg portu, statki jeden za drugim znalazły się w kanale podejściowym. Byliśmy tym zaskoczeni, że na ponad pół godziny wstrzymano ruch, mimo że oni przecież pracują, my płyniemy dla przyjemności.



Stanęliśmy longside do kutra patrolowego, na burcie którego już stał oficer z papierami celnymi. Uśmiechnięty pomógł w cumowaniu i bardziej niż papierami interesował się naszym rejssem - był podekscytowany hasłem Wyspy Owce. Po uiszczeniu 16 funtów (minimalna stawka, bez względu na to, czy będziemy tam 1 czy 5 dni) opłaty i podaniu listy załogi (ku zaskoczeniu oficera, było na niej wszystko to, co chciał ręcznie wpisywać do rubryczek swego

dručka) udostępnił nam swój własny „biurowy” prysznic, zostawił klucze do kantorka, abyśmy mogli z niego korzystać i życzył udanego pobytu. Klar portowy, kolacja, piwo na jachcie. Na następny dzień zwiedziliśmy piękne, ale głośnie i ruchliwe miasteczko. Sporo zabytków, sporo małych, szkockich uliczek. Wszędzie granit, dużo zieleni, niemal monumentalne kościoły. Po południowej zmianie w załodze

i tankowaniu paliwa przy okazji jego przywozu do portu przez cysternę (do oporu wraz z kanistrami – cena ... pół funta za litr, czyli sporo mniej niż w Polsce), szykowaliśmy się do wyjścia. Jeszcze piwo w tradycyjnym, nie dla turystów, lokalnym pubie, gdzie wszyscy chcieli z nami porozmawiać o tym jak się to stało, że zawitaliśmy do ich miasta i czemu wybieramy się na północ, na Owcze. Wyjście łatwe, z prądem o sile ok. 2-3 węzły. Potem żagle, silnik w odstawkę i spokojna cicha żegluga na północ.

Następny etap to pobliskie Orkady, które rysowały się w nocnym mroku.

Z materiałów nawigacyjnych wynikało, że pojawiają się tu prądy o sile nawet 11 węzłów. Dla naszego okrętu to sporo za dużo. W cieśninę pomiędzy południowym



cyplem Orkad i północnym Szkocji musimy wejść za kilka godzin, aby na całej długości przejścia mieć prądy korzystne lub niekorzystne, ale o małej sile. Stanęliśmy w dryf manewrem monachijskim na fok i bezanie. Po dwóch godzinach zaczęliśmy przejście. Świtało już. Na wysokości Scapa Flow prądu się nie odczuwa, ale milę dalej, zabrało nas i ... nasza marszowa prędkość wzrosła z 3 do 6 węzłów (!). Oceaniczna, przeciwna, fala spowodowała wypiętrzenie się małych do tej pory fal prądu i pojawienie się słynnych bystrzy. Skaczemy na stromej 2-metrowej fali, ale



mile uciekają jak szalone. Nie chcę nawet myśleć o mocniejszych prądach. Za cyplem kierujemy się na północ. Z korzystnym wiatrem jesteśmy na podejściu do Stromness o właściwej porze. Pływ się odwrócił, więc wjeżdżamy do portu z korzystnym prądem.

Stajemy w małej marinie jachtowej, w której jest dość płytko, więc ustawiamy się na koniuszku pirsu, oczywiście longside. Jest woda, prąd, i jest

też opiekun mariny Piermaster. Przynosi nam materiały reklamowe o Orkadach, daje mapki i pokazuje na nich co warto zobaczyć na wyspach, gawędzi z nami długo. Przemiły człowiek. Kolejny, który nie musi, ale chce abyśmy byli zadowoleni. Z przejściem wypytuje o nasz rejs i o nasz jacht. Pokazuje gdzie są sanitariaty, prysznice itd. Każdy wpływający do Stromness na pewno na niego trafi. Warto z nim pogadać bo zaoszczędzi to dużo czasu. Wieczorem idziemy na spacer. Marcin rozstawia statyw, aby zrobić zdjęcie – panoramę okolicy, ale ... z pobliskiego domku wychodzi starszy pan i nakłania nas, abyśmy idąc przez jego pole wdrapali się na szczyt pobliskiego wzgórza, stamtąd będą lepsze zdjęcia. Jesteśmy zaskoczeni uprzejmością, a szczególnie tym, że chciało mu się wyjść z domu



i chce abyśmy deptali po jego gruncie. Orkady już mi się podobają, świetni ludzie. Robimy zdjęcia i idziemy na mecz do miejscowego pubu. Oczywiście lokalne piwo ... niestety bezchmielowe, w smaku przypomina polski sorbowit, pamiętany z dzieciństwa. Z piwem nie ma wiele wspólnego, ale trzeba spróbować czegoś lokalnego. Następny dzień to daleka wyprawa miejscowym autobusem do stanowiska

archeologicznego Scara Brae. Jest to osada z kamiennymi zabudowaniami sprzed ... 5000 lat. Obok śliczny pałac. W części muzeum, w części zamieszkały przez rodowych właścicieli. Dalej na piechotę... jakieś 10 kilometrów w deszczu i... gigantyczny krąg kamienny. Może trochę mniejszy niż Stonehenge na południu Anglii w hrabstwie Wiltshire, ale za to mniej znany ... i bardziej surowy, a do tego starszy. Idziemy dalej, po prawej ... jezioro z ... dwiema wielkimi fokami. Coś tu nie tak, jak się znalazły w jeziorze? Wszystko się wyjaśnia, gdy w ręce weźmie się mapkę. To jezioro podczas przyływu ma kontakt z morzem, foki zapewne wpływają tu na żer. Autobusem do mariny, przygotowujemy jacht do przejścia na Owcze.

Z samego rana wraz z korzystnym prądem wypływamy przez bystrza odpływu. Niezła jazda. Gdy Orkady bez słynnych orek znikają za widnokręgiem, tężeje wiatr. Po sklarowaniu grota na 2 ref, nie stawiamy go i pod bezanem i fokiem płyniemy około 5 węzłów. Na odcinku Orkady - Owcze łapiemy kilka makreli. Świeża makrela z patelni, mniemam, palce lizać. Wyspy Owcze nie są tak bardzo daleko. Po ponad dwóch dobach już je widać w gęstej czapie chmur. Wieczorem zbliżamy się do Torshavn – stolicy archipelagu.



Jest tu świetny port z mariną. Wszystko dobrze osłonięte od wiatrów z każdego kierunku. Wszędzie granitowe skały. Kapitanat portu jest w wielkim zakłopotaniu, bo nie ma miejsc dla gości w marinie, a nabrzeże handlowe koło biura jest zajęte. Stajemy przy małym pomoście zajmowanym na co dzień przez miejscowy kuterek. Marcin idąc do kapitanatu, by omówić nasz pobyt, spotyka celnika. Ten podwozi go do biura kapitanatu gdzie przepraszają,

że takie marne warunki postoju. Dla nas to szok. Wszystko jest, miejsce wygodne, jest prąd, wodę weźmiemy przy wyjściu z portu na nabrzeżu przetwórnicy ryb, sanitariaty dość blisko przy uroczej portowej promenadzie starego miasta. W kapitanacie sprawdzają, że możemy stać kilka dni na zajętych przez nas miejscach, bo kuter poszedł do innego portu. Celnik cały czas czekał, aby Marcin nie nachodził się za dużo. Podwozi go na jacht i informuje, że wróci za pół godziny zrobić odprawę. Faktycznie, pojawia się wkrótce. Wypełnia druk, pyta się standardowo o alkohol i papierosy - mamy tego minimalne ilości. Na nasze pytanie, gdzie możemy znaleźć Immigration Office, dzwoni do kogoś i ponagla go, aby jak najszybciej znalazł się na naszym jachcie. Policjant zjawia się za chwilę, uśmiecha się, bierze paszporty do ręki, z dużym trudem odczytuje nazwiska i ... życzy miłego pobytu na Wyspach. Upredzając pytanie i informuje, że nie musimy przy wypłynięciu z archipelagu odprawiać się u kogokolwiek.

Teraz zaczynamy program turystyczny – zwiedzamy starówkę i część portową. Mimo, że jest już sporo po godzinie 24, jest zupełnie jasno. Idziemy więc zobaczyć jeszcze centrum. Następny dzień wypełniony jest atrakcjami. W Avisie pożyczamy samochody (nowiutkie mazdy) i objeżdżamy atrakcje Wysp Owczych. Na początek urokliwa miejscowość na końcu świata z kilkusetletnią, piękną katedrą i 25 mieszkańcami. Na miejscu



zjadamy na surowo małe wyłowione prosto z wody. Niektórzy nie mogą się przekonać do takiego rarytasu, ale jest to znakomity przysmak. Mała zatoczka z porciem dla miejscowych łodzi, kilka regionalnych chałup krytych dachem, słodka

woda spadająca z wodospadu ... Tu można zostać na długo. Leżeć na trawie, patrzeć na skaliste, niemal pionowe zbocza, przyglądać się puffinom (miejscowa nazwa ptaka – maskonura). Następnie objechaliśmy większość miejsc na terenie Wysp, zaznaczonych na turystycznej mapie jako warte zobaczenia. Byliśmy w miejscach, do których jedzie się kilometrami serpentyn o szerokości jednego samochodu. Na szczęście co jakiś czas są poszerzenia – mijanki. W polskich warunkach – nie do realizacji, nikt nikogo by nie przepuszczał, ale tam jest to normalne. Jak pojawia się samochód z przeciwnej strony, zjeżdża się na mijankę i puszcza inne auto. Wszyscy, także kierowcy, są niewiarygodnie mili. Na każdym kroku widać owce, jest ich na Wyspach dwukrotnie więcej niż mieszkańców. Po zwiedzaniu – dobra kolacja. Część załogi wybrała się do restauracji na lokalne danie – stek z jelenia. Niestety baraniny zabrakło, a puffin w knajpie hotelowej z racji ceny był poza zasięgiem. Na następny dzień zwiedzanie stolicy. Długi spacer po pięknym parku utrzymywanym wielkim nakładem sił i środków (na wyspach praktycznie nie ma drzew). Zabytkowe uliczki i domy kryte darnią, w basenie portowym wciąż ćwiczące załogi łodzi wiosłowych w stylu retro. Trzeba przyznać, że opisy stałego zamglenia i niemal ciągłych opadów deszczu nie sprawdziły się. Południowa strona wysp była słoneczna, północna w chmurach, generalnie pogoda nad podziw dobra.



Wszystko co dobre - kończy się za szybko i już wieczorem przygotowujemy się do wyjścia w morze. Kupujemy kawałek wieloryba w supermarkecie, tankujemy wodę i wypływamy na zatokę, a następnie na otwarte morze. Czeka nas kilka dni żeglugi, jeśli starczy czasu może zahaczmy o Szetlandy.

Walczymy z tym kawałkiem wieloryba. Jest okrutnie słony, zatem w plastrach ląduje w mleku. Dopiero na następny dzień okazał się zdatny do przełknięcia. Wiatr korzystny, dość silny, czasem nawet 6 w skali Beauforta. Zimno i leje. Północny wiatr, który chyba rozpoczyna swój bieg w Arktyce nad biegunem, właśnie do nas dotarł. Nocne wachty są trudne do wytrzymania mimo dobrych sztormiaków, polarów, grubych swetrów, czapek i rękawic. Rankiem drugiego dnia widać Szetlandy, szybka analiza kierunku i siły prądów. Jest decyzja o wejściu do małego portu na północy Szetlandów. Będzie trzeba przeskoczyć przez obszar silnych prądów z bystrzami, ale już wiemy jak to wygląda. Stroma, na szczęście niewysoka fala i po południu składamy się do południowego wejścia do Baltasound.



Mały port i jeszcze mniejsza miejscowość. Nikogo nie ma w niedzielę na nabrzeżu, gdzie leży mnóstwo sieci i klatek na kraby. Stoimy po zewnętrznej stronie betonowego pirsu. Jest ślicznie. Po godzinie pojawia się ktoś z obsługi i pokazuje miejsce z klubowym prysznicem. Za 7,45 funta możemy stać i korzystać z uroków wyspy. Słońce pali, a pub otwarty będzie dopiero o 1700. Zastawiamy więc nasze dwie czarcie pułapki na kraby. Na początek łapie się okazała rozgwiezda, ale nikt się tym nie zraża. Nie czekając na dalsze sukcesy wędrujemy do pubu – będzie mecz Anglia – Ekwador. Kraby muszą poczekać. Jesteśmy trochę zdziwieni, że większość bywalców pubu (chyba wszyscy mieszkańcy miejscowości i wszyscy goście lokalnego

hoteliku) kibicują Ekwadorowi. Zdaje się nie przepadają za Anglikami. Po meczu ... krab gotowany z czosnkiem. Oczywiście nie w knajpie, tylko na jachcie.

Wypływamy późnym wieczorem. Kierujemy się na wschód, „tam musi być jakaś cywilizacja”. Kolejne ponad dwie

doby żeglugi i atrakcje otwartego morza – najpierw wieloryb, zdaje się długopłetwy, nie wiemy czy śpi, czy jest martwy, ale jest około 30 metrów od jachtu. Potem, około mili od nas, pojawiają się pióropusze wody, dedukuję, że są to orki. Chciałem zobaczyć je w naturze. Po 10 minutach okazuje się, że są to ... orki, całe stado, nie pozwalają się zbliżyć, nurkują i pojawiają się 300 metrów od naszej drugiej burty. Ich płetwy



grzbietowe wyglądają imponująco, mają pewnie ze 2 metry. Potem jeszcze gęsta sieć stalowych potworów – platform wiertniczych. Dalej ostrzymy na północ, bo w opisie mapy mamy notkę: na polu naftowym Troll występują przeszkody nawigacyjne nieoznaczone w naturze w postaci cylindrów żelbetowych o średnicy 1,5 metra, wystających powyżej lustra wody o 50 cm !!! Nie mogę uwierzyć. Nie oznaczone betonowe kłocze tylko pół metra nad wodą?! Ale jaką? Wysoką, niską, zerem mapy? Fala ma aktualnie około 3, może 3,5 metra. Czy będzie je widać? Czy może sprawdzimy twardość norweskiego żelbetu? Pole Troll nie ma wyznaczonych granic, więc łuk, którym omijamy to miejsce, jest dużo większy niż wcześniej zakładaliśmy – tak na wszelki wypadek. Kilka godzin później ... brzegi Norwegii.

Po południu wchodzimy w fiord i nim dopływamy do maleńkiego portu Fonnes. Na mapie ma oznaczenie, że niby jachtowy, ale ... nic tam nie ma poza wielkimi betonowymi nabrzeżami i bojkami dla lokalnych łódek. Jednak okolica prześliczna, cudowna. Płacimy za postój poprzez wrzucenie przez szparę koperty z 60-cioma koronami. Nie ma prądu, ale jacht spłukujemy słodką wodą. Zwiedzamy okolicę i na następny dzień kierujemy się na przejście fiordami na południe w kierunku Bergen. Wybrane przejście jest dobrze oznaczone, ale czasem zwężenia toru mrożą krew w żyłach. Płyniemy na małej naprzód, a jacht rozwija 5,5 węzła, prąd nam pomaga. Gdzie się da stawiamy fokę i gasimy nasz diesel grot. Zaoszczędzamy tak kilka ładnych godzin żeglugi na motorku.

Skręcamy na Osterfiord i późnym wieczorem jesteśmy na znanym mi nabrzeżu w miejscowości (choć to za dużo powiedziane) Vikanes. Na następny dzień wielka atrakcja – wpływamy w odnogę fiordu w kierunku miejscowości Mo. Przejście jest płytkie, a prąd nagle wzrasta do dobrych 4 węzłów. Płyniemy niemal górską rzeką, do tego nie jest za głęboko, ale wszystko się udaje. Nie stajemy w Mo, bo czas zmiany pływu się zbliża i lepiej przez płytkie przejście płynąć na wysokiej wodzie.



Tak się też dzieje, ale przeciwny prąd zelżał do 3 węzłów, więc mimo obrotów silnika około 1800, płyniemy miejscami 1,9 węzła. Jednak głębokości są teraz lepsze i nie mamy obaw o przejście płycizny. Dalej na południe pod śliczny wodospad. Niestety jest dopychający do skał wiatr i nie stajemy. Byłoby to zbyt ryzykowne. Sesja fotograficzna i płyniemy dalej. Na noc wybieramy Vaksdal – nabrzeże przemysłowe. Tu wysyłamy do centrum, celem zasięgnięcia języka, „Pyrę” – naszego nic

nie podejrzewającego, jedynego nowicjusza na morzu – Michała z Poznania. W tym czasie przygotowujemy mu chrzest morski. Jest Neptun, Prozerpina i diabły. Michał jest zaskoczony, ale i zadowolony z tego, że z entuzjazmem przyjęliśmy go do braci żeglarskiej. Od dziś już nie jest Michałem tylko „Atlantycką Pyrą”.

Następny dzień to kolejny odcinek fiordów z ogromnymi skałami. Dopływamy do Bergen około 1400. Scisk w porcie ogromny, ale po kilku kółkach w basenie i przymiarkach do cumowania udaje się nam wypatrzyć miejsce na Syrenkę. Trochę ciasno, ale parkujemy dziobem, dwie osoby przesuwają sąsiadów, którzy mieli przed sobą 1,5 metra miejsca i rufa naszego jachtu też się mieści przy nabrzeżu. Ustawiamy luz na cumach – pływy nawet 1,2 metra. Klar portowy, prysznic, porządki, zwiedzanie miasta, targ rybny (konsumujemy krewetki na zimno). Jest fajnie, całe miasto się bawi, mnóstwo ludzi nas zagaduje skąd jesteśmy, jak dopłynęliśmy, są pełni podziwu, że płyniemy z Wysp Owczych, chwalą jacht. Mimo, że koło nas cumują wielkie jachty motorowe ze złożonymi klamkami, skórą na fotelach i lśniącem żelkotem, mimo, że do naszej burty cumują śliczne jachty żaglowe super wyposażone, to jednak większość zatrzymuje się koło naszego okrętu. Trochę krzywy, trochę zardzewiały, ale każdy docenia, że to jacht do żeglowania, a nie do stania w portach. Jak na ocean, to właśnie takim konkretnym pancernikiem, a nie mydelniczką. W Bergen spotykamy dwa polskie jachty inną „jotkę” i „opala”. Sobota schodzi na wycieczkach po okolicy i przygotowaniu jachtu do zdania. W niedzielę 02 lipca ... niestety nie tak jak było uzgodnione, czyli o 0700, tylko o 1200, pojawia się następna ekipa, przejmuje jacht, a my do busa i w drogę. O 1500 wyjeżdżamy, a 36 godzin później jesteśmy w Kielcach, Zbyszek ma jeszcze 3 godziny do Warszawy.

Przeżyliśmy 1280 mil w czasie równo 300 godzin żeglugi. Wiatr o sile 6 i więcej w skali Beauforta wiał nam przez 28 godzin. Fale osiągały około 3,5 m wysokości. Widzieliśmy delfiny baraszkujące przed naszym dziobem, skaczące w powietrze, pluskające na fali dziobowej, potem foki z pyszczkami jak pieski, znów delfiny (inny gatunek) na żerowisku. Były dzikie puffiny (maskonury) i dziesiątki innych gatunków ptaków. Był wieloryb oraz najgroźniejsze drapieżniki oceanów - orki. Złapaliśmy kilka makreli, rozgwiadę i kraba. Było sporo słońca jak na 62 stopień północnej, niezbyt silne wiatry. Były uśmiechy, zabawa i świetne wrażenia. Czego nie było: naprawdę ciężkich warunków, awarii sprzętu i wyposażenia. Nie było kłótni i nieporozumień w załodze, uniknęliśmy błędów w nawigacji, w tym podczas liczenia wielkości prądów, które dla nas w niektórych miejscach miały kapitalne znaczenie. Silnika używaliśmy dość często (ładowanie akumulatorów), ale większość czasu pracował mała naprzd.

W czasie rejsu zrobiono sporo prac pokładowych: usztywnienie masztu w opętniku, naprawa foka II, czyszczenie i czterokrotne lakierowanie kolumny steru, naciąganie i smarowanie sterociągów, regulacja takielunku, ustawienie w pionie bezanmasztu (takielunkiem), zabezpieczenie ściągaczy, stropików, naprawa szotów, wykonanie szotów zapasowych, zarobienie cum, naprawa przetartych miejsc na linach, wykonanie kilkunastu nowych krawatów, uzbrojenie kotwicy w klarze awaryjnym, naprawa przenośnika nawigacyjnego i wiele innych.

Muszę przyznać, że rejs udał się jak mało który. Załoga była bardzo dobra, cele osiągnęliśmy nawet przekraczając zamierzenia. Plany nawigacyjne i szkoleniowe także zostały osiągnięte. A staże na morzu Północnym, Atlantyku i Morzu Norweskim są cennym nabytkiem dla tych, którzy zamierzają podwyższać kwalifikacje i uzyskiwać kolejne stopnie żeglarskie.

Kobieta na morzu – słów parę Magdy Waldon

*„Męska rzecz - dognać w biegu i uśmierzyć grzywy fal...
Nasza rzecz - stać na brzegu, stać i wierzyć i patrzeć w dal...”*

Kiedyś, niezupełnie przypadkowo, za to całkowicie wbrew słowom powyżej cytowanej piosenki wybrałam się na morze...

Początki

Zaczynałam bardzo tradycyjnie od ciepłej Chorwacji. W czasie tygodniowego rejsu przeżyłam awarię silnika w czasie sztormu, dwie spore burze i pół dnia słonecznej

pogody. Pomimo tego, że kostium nie został nawet wyjęty z torby, a czapka chroniła raczej przed zimnem i wiatrem niż słońcem, zaczęło mi się na morzu podobać. Szczególnie to, że cowieczne parkowanie przy kei nie jest obowiązkowe, a co więcej, pływanie nabiera smaku z każdą kolejną dobą w morzu.

A morze gdzieś bliżej? (pojawiają się okazje)

Ni stąd ni zowąd zaczęłam dostrzegać wokół siebie kolejne możliwości. Niebawem, bo już po paru tygodniach, popłynęłam na Bałtyk. Kojarzące się zazwyczaj z Kołobrzegiem, wodolotem, zimną wodą i sporym zachmurzeniem Nasze Jesienne Morze, może na zachętę, tym razem było ciepłe i słoneczne (na dowód mam zdjęcia). Zaczęło się standardowo. Rano przyjazd, pakowanie, „wyływamy dziś przed zachodem”. A potem był

Pierwszy wstrząs

To było rano, po pierwszej nocy na morzu. Wyszłam na pokład i ... dookoła było tylko morze! Woda i żadnych brzegów. Nie ma lądu. Nigdzie. I to było właśnie to uczucie, które do końca życia nie daje spokoju żeglarzom na lądzie. A po kilku dniach rejsu bez zawijania do portu zrozumiałam, że morze nigdy mi się nie znudzi.

Wilk z Jeża

Jak zamienić się w wilka morskiego jeśli ma się tylko standardową ilość urlopu w roku? Chyba tylko w marzeniach. W rzeczywistości, wykorzystując dostępny wolny czas, udaje się popływać raz lub dwa razy w roku po różnych (cieplejszych i zimniejszych) morzach. Rejsy były raz krótsze raz dłuższe (najfajniejsze długie przeloty!). W każdym razie, całkiem szybko pływanie stało się najprzyjemniejszym sposobem spędzania urlopu.

Żeglarski zabobon

Do niedawna wiadomo było, że kobieta na okręcie przynosi pecha. Tymczasem składy załóg (pod względem płci) były różne. Czasem w rejsie uczestniczyło więcej dziewczyn, a czasem byłam tylko ja. Nie stanowiło to żadnego problemu i mam nadzieję, że zdanie moje dzielają inne kobiety, którym zdarzyło się pływać w samym męskim towarzystwie. Z niejasnych powodów, czy to w portach, czy potem na lądzie, uważana byłam z tego powodu za odważną. Nigdy nie spotkałam się z przejawami niechęci ani dyskryminacji (widocznie miałam szczęście - zawsze pływałam w gronie znajomych z klubu „Horn”). W zasadzie na jachtach panowało równouprawnienie, w tym również w kambuzie (!) Każdy pracował na swojej wachcie (niezależnie od płci) gotując i zmywając. Ale jak wiadomo na jachcie wszystko zależy od kapitana... a wysiąść nie można. Wtedy trzeba się dostosować.

All hands on deck

Oczywiście na jachcie są prace wymagające zdecydowanie większej siły fizycznej. Skądinąd znana jest także prawda o większej wytrzymałości kobiet na obciążenia fizyczne i psychiczne. Nie jest więc prawdą, że kobieta na nic się nie przyda przy refowaniu żagli przy dość silnym wietrze na „Syrence”... Kiedy czterech „chłopów” wisi na żaglu próbując ściągnąć go w dół i zrobić z niego parówkę, można stanąć przy sterze i nie budząc kapitana i kolejnej wachty poprawić swoją samoocenę (wiadomo nie od dziś, że do steru nie daje się byle kogo).

Żeby nie zmienić się w tego wilka dokumentnie

Wiadomo, że zawsze trzeba się liczyć z pewnymi ograniczeniami, które dla kobiet mogą okazać się nieco bardziej uciążliwe. Na niedużym jachcie morskim („normalnym”), w przypadku długiego rejsu, a w szczególności przelotów bez zawijania do portów, trzeba oszczędzać wodę i prąd. Nie umyje się włosów. Brakuje łazienki. Czasem ogrzewania. Dużego lustra, miejsca do makijażu i takich tam... Trzeba poradzić sobie za pomocą zwilżanych chusteczek we własnej koi... (a są jachty bez oddzielnych kabin) W każdym razie „słony przestwór wody” widoczny dookoła rekompensuje ewentualne niewygody życia codziennego.

Prace bosmanki

Nigdy nie miałam do czynienia z silnikiem, ale pracowałam przy laminowaniu, naprawie lin, żagli, malowaniu i pompowaniu żęzy. Na morzu, jeśli trzeba coś zrobić, nikt nie patrzy czy jesteś kobietą. Z uprzejmości zapyta czy dasz radę, ale robi za ciebie jeśli powiesz że nie. Ktoś musi. Dlatego też, każdy stara się zrobić to co jest do zrobienia najlepiej jak umie. Z uznawanych powszechnie za „kobiece” zadania, nauczyłam się przyrządzać mięso w słoikach „zmuszona” niejako do tego przed

dłuższym rejssem morskim. Jest to umiejętność typowo „morska” (i to najczęściej w przypadku okrętów o nieco niższym standardzie patrz: „Syrenka”), bo w życiu codziennym na łodzi na ogół się nie przydaje (lodówki i zamrażarki).

Kobieta na morzu

Jak pokazuje najnowsza historia, na morzu nie brakuje samotnych żeglarek opływających świat, wygrywających regaty czy skipperów prowadzących rejsy turystyczne. Kobieta na morzu stała się faktem. Teraz zamiast czekać i tęsknić jest wiernie i daleko.

Zawsze lubiłam jeździć nad morze, stać na brzegu i patrzeć na fale. Teraz wolę to robić z pokładu jachtu ...

Zawisza Czarnym na spotkanie z przygodą - opowieść Adama Rogalińskiego

Niby nie wielki rejs - Bałtyk Południowy, ale termin niesamowity: od 01 do 5 listopada. Czy w święto zmarłych można pływać jachtem? Czy to dobry moment na odejście od nabrzeża? Czy nie ma jakiś przesądów z tym związanych, tak jak z piątkiem, kotem, czy trzynastym?

Namawiałem kilkanaście osób, aby ze mną wybrały się na ten niewielki rejs, ale mimo chęci nikt się nie zdecydował. Trochę tak głupio - nie znam jachtu za dobrze, nie znam kapitana, nie znam nikogo z załogi. Ba, nie znam żaglowców. Nigdy nie miałem chęci pływać na wielkich okrętach, wyobrażałem sobie, że dostanę jaką linę pod opiekę i będę ją przez cały rejs pilnował, ewentualnie podczas żeglugi zdarzy się raz wybierać i raz luzować ten sznurek. Mimo obaw, jadę do Gdyni. Połączenie dobre - wieczorem wyjazd - już na rano jestem w Gdyni. Czas 0530. Przecież nie będę budził ludzi na okręcie o szóstej rano. „Zmarnowałem” ze 3 godziny przysypiając na dworcu, w przerwach pomiędzy snami przerzuciłem kilkanaście stron książki St. Teligi o wyprawie dookoła świata jego brata, Leonida, na jachcie Opty.

Koło godziny dziewiątej jestem już w porcie. Najpierw rundka po basenie jachtowym, większość jachtów już śpi snem zimowym, na łóżkach umieszczonych wzdłuż nabrzeża, ale kilka wesóło kołysze się na drobnych falach i szarpie swe cumy w porannych, mroźnych podmuchach północnego wiatru. Jakby chciały się oswobodzić z uścisku portu, jakby chciały uniknąć niechybnego unieruchomienia na łodzi, jakby miały ochotę żeglować bez względu na warunki. Przecież jachty służą



właśnie do pływania, a nie parkowania na betonie. Czuję się tak jak te jachty na cumach, niby jest dobrze, ale nie można się ruszyć, niby wszystko gra, ale swoboda to żadna będąc przywiązany cumami do pracy, obowiązków, zobowiązań i ludzi, miejsc i zdarzeń. Chyba jestem jak te jachty. Szarpie się chcąc zerwać z postronka, ale ten niestety jeszcze trzyma za mocno. Ciekawe kiedy pod wpływem silnego Eola oraz zgnilizny czasu pęknie i pozwoli na rejs marzeń lub do marzeń? Kogo spotkam na jachcie, co to będą za ludzie, czy

chcą żeglować, czy też stanowią zwartą grupę kółka wzajemnej adoracji ?

Pierwsze spotkanie i ... miły uśmiech faceta z brzuszkiem: „właż na jacht, kapitana jeszcze nie ma, wiesz w której wachcie będziesz, jak nie to rzuć torbę i niestety trzeba na kogoś poczekać, kto wie”. Hm, fanie jest. Liczyłem na kapitana, bo tylko jego znałem, co prawda telefonicznie i mailowo, ale i tak to znacząca znajomość zważywszy, że nie znam nawet jednej osoby z załogi. Pojawił się potem człowiek, który zdawało się wiedział więcej, pokierował gdzie trzeba, pokazał gdzie kambuz (zamknięty), kingston (otwarty), kubryk itd. jednak też nie znał rozkładu wacht. Chwilę potem okazało się, że będzie moim oficerem, oficerem IV wachty. Okazało się także, że jest to najliczniejsza grupa, bo aż 9-cio osobowa z wachtowym i oficerem. W tej grupie znalazły się 3 młodsze osoby. Może dlatego miała to być większa grupa, aby ze względu na wiek móc w cięższych warunkach obsadzić stanowiska i dać radę grubym linom, ciężkim żaglom i namoczonym cumom?

Koło południa pojawił się kapitan - Tomek Grała. Równy gość, sam wyraz twarzy sprawiał wrażenie, że to wesoły, dobrze usposobiony człowiek. Kto będzie go zastępował? hm, znam go, ale z innej strony - Waldek Mieczkowski. Tak, ten sam, który śpiewa, bawi i nagrywa. Autor, kompozytor, bard, a teraz także z-ca kapitana i co ważne - świetny kompan we wspólnym żeglowaniu.

Szybkie prace na jachcie, zajmowanie koi (mnie przypadła dolna, świetnie nie będzie tak gorąco jak na górnej półce), klarowanie do odejścia, po zmroku - odejście, szybkie manewry w porcie, jeszcze szybsze sklarowanie cum i u-bot'owski silnik wypchnął nas poza osłonę falochronu. A tu niespodzianka, zdaje się, że północne wiatry są silniejsze niż myśleliśmy. Fala potężna. To Zatoka Gdańska, a co dopiero będzie na otwartym morzu? Na oko ze 2 metry, ale dla tego jachtu nie jest to zbyt wiele. Ciekawe czy dla załogi nie będzie to za dużo? Prezes pojawił się bardzo szybko, hołd dla Neptuna został oddany. To tylko zwiastun wielu podobnych zdarzeń. Jacht pokrył się fragmentami pysznej kolacji, pokład główny był szybko przemywany słoną wodą, która obficie przeciskała się przez większe i mniejsze otwory w nadburciu, a jak nie chciała się nimi zmieścić, wchodziła ponad nim. Na szpardeku tylko nieliczne bryzgi dosięgały sternika. Pokład rufowy dość szybko przybrał kolory posiłku.

Mnie ta jazda dawała sporo radości, na początek za ster i kręcenie wielkim kołem. Działa trochę inaczej niż na J-80, tu trzeba się nakręcić, aby coś się ze sterem stało, a jeszcze więcej aby żaglowiec drgnął i zmienił kierunek choć nieznacznie. Tak było przez 10 min, potem okazało się, że tą fajerką kręci się jak na innych jachtach - delikatnie, bez nerwów. Mało ruchów, więcej uwagi i odczuwania duszy jachtu. Chyba się już zaprzyjaźniłem z nim, w zasadzie idzie jak po sznurku, słucha poleceń sternika przekazanych przez delikatne zmiany ustawienia steru. Dwa sztaksle ciągną fajnie, światła Zatoki prowadzą. Lubię to, ciężkie warunki, zimno, zacina deszcz lub bryzgi słonej wody z siłą porównywalną jedynie z armatką wodną ZOMO-wców z roku 80-tego. Piękna żegluga.

Po ponad godzinnej jeździe na wiatr i falę kapitan słusznie nakazał wykonanie zwrotu przez rufę i powrót, podczas zwrotu zwalono żagle i na motorze dość szybko wróciliśmy pod osłonę portu. Mijając nabrzeże Beniowskiego zastanawiałem się, czy wiedząc o prognozie pogody zwiastującej stężenie wiatru, kapitan zdecyduje się na wyjście na następny dzień, czy też jak poprzednim razem spędzę większość rejsu w porcie? Na szczęście, rano okazało się, że kapitan jednoznacznie wydał polecenia przygotowania jachtu (i załogi) do odejścia, kurs - Liepaja na Łotwie. Jednak zanim nastąpiło rano, Tomek Grała i Waldek Mieczkowski przy współudziale mojego oficera - Kijusia oraz kilku innych osób dali koncert nad koncerty. Repertuar to piosenki Waldka, a także niemal wszystkie znane piosenki żeglarskie, znane piosenki turystów górskich, pojawiła się poezja śpiewana i liryczne dźwięki, które znam z lat harcerskich, powstańczych i buntu. Że to jeszcze ktoś pamięta i śpiewa ...

Następny dzień to wyjście w morze. Zdążyłem już poznać kuka - podziwiam artyzm tego człowieka. Jedzonko naprawdę świetne, skąd on wie ile tego zrobić? Chyba na tym rejsie nie schudnę, przecież nie odmówię sobie takich pyszności. Poznałem także zawsze uśmiechniętego bosmana. Równy chłop, można z każdą sprawą przyjść, zawsze ma czas, aby pokazać, poinstruować, pomóc. Ten jacht nie zginie jak ma takiego opiekuna. Poznałem także szefa maszyn i jego pomocnika, młodego chłopaka, który na pytanie czy pokaże zaworki, kurki i rurki oraz czy wyjaśni

do czego to służy, szybko odpowiedział, abym się zwolnił u oficera lub kapitana podczas manewrów, bo wtedy zobaczę szalone tempo przestawiania silnika z obrotów naprzód na obroty wstecz. Rozwiązanie to jest proste - nie ma sprzęgła i skrzyni biegów, silnik się kręci wraz z wałem i śrubą, albo w lewo, albo w prawo. Jednak, aby zmienić kierunek trzeba go zatrzymać, przekręcić wałek rozrządu i uruchomić ponownie wykorzystując sprężone powietrze o ciśnieniu 30 atm. zgromadzone w dwóch dużych butlach nabijanych silną sprężarką. Cóż, obejrzałem to wszystko tylko raz w manewrach i to łatwych, bo przy trudniejszych byłem jednak potrzebny na pokładzie rufowym do obsługi grubych cum.

Idziemy w morze, pogoda prześliczna, zimno jak diabli, czasem zdarza się, że zamiast deszczowych kropel po twarzy siekają kulki zbitego śniegu (krupy śnieżne) lub gradu wielkości małych orzechów laskowych. Gogle są w cenie, bez tego trudno patrzeć, gdzie się płynie, trudno stać na oku czy za sterem. Oberwać taką kulką w twarz, to tak jak dostać gumowym pociskiem przez ubranie. Wyciągam, okulary narciarskie, podciągam stójkę sztormiaka i jest cudownie. Pewnie na jachcie nie ma wielu takich, którzy tą pogodą by się zachwycali, ale jak tego nie zrobić, jak jest mi niemal gorąco, sucho, mam gogle, a morze jest takie piękne. Za Helem zaczyna się niezła jazda, idziemy ostro do wiatru i bajdewindem do fali, bryzgi przechodzą przez szpardek i stanowisko sternika. Jak nie jestem na górze, to włożę do nawigacyjnej rozgryźć choć trochę to co pokazuje ekran radaru. Świetne urządzenie, wraz z mapą papierową lub c-mapem tworzą świetny zestaw, a on sam pokazuje to czego nie widać. Będę musiał popracować nad interpretacją wskazań ekranu, ale już wiem, że w przyszłości chcę mieć takie urządzenie na jachcie.



Przypomina mi się rejs w białym gęstym mleku z Gdyni do Władysławowa na jachcie Coriolis. Pół drogi zastanawiałem się jak trafimy w port, nie mając nic poza sondą głębokości i mapą, jak ledwie widać dziób jachtu. Radar to jest to!

Godziny lecą, mile przybywają, jednak zapowiedzi huraganu chłodzą emocje, kapitan coraz częściej marszczy czoło. Wieje pewnie koło 10 stopni, może więcej. W szkwałach na pewno więcej, i to sporo. Fala wydaje się, że jest wysokości pokładówki czyli ze 4 metry, może to tylko wrażenie, ale jeśli tak to bardzo realistyczne. Gdy słyszałem, że ktoś miał sztorm w Grecji lub na Adriatyku o sile 7 i fale były jak domy, to teraz wiem, że mieszka w ziemiance, 4 metry to pewnie wszystko co było, ale robi wrażenie fala jak pociąg. Świetny obiad nie cieszył się wielkim powodzeniem. Zjadłbym za innych wszystko, ale rozsądek podpowiadał, że nie mogę dokładek, bo brzuch nie zmieści mi się niedługo w spodnie sztormowe. Pod wieczór ktoś odebrał małym radjkiem wiadomość, że na Bałtyku sztorm. Hm, widać to na lewo i prawo, ale w tym sztormie tonie kontenerowiec pod szwedzkim brzegiem, tam szaleje wichur o sile 12 stopni - huragan. U nas będzie za kilka godzin. Kapitan decyduje o odwołaniu. Pewnie do Liepaj byśmy doszli, ale straty w załodze byłyby znaczne. Spora jej część ledwie żyje, albo wymiotując, albo będąc na prochach usiłuje spać. Tak. Dla nich to nie jest rejs życia, tylko przeżycia. Słuszna decyzja, przecież szkoda wykańczać tak załogę, jeśli wszystko wskazuje, że dojście jednym halsem nie wchodzi w grę, a ten jacht ma kąt martwy pewnie ze 140 stopni. Trzeba mieć bardzo pewną rękę i uważne oko, aby wyzyskać każdy metr na wiatr. A ten tężeje, fala rośnie, prędkość pod trzema żaglami znakomita, piękna jazda dla tych, którzy mogą ustać na nogach i żołądek pozwala na podziwianie takiej żeglugi. Droga powrotna była szybsza, ale fala „woziła” jacht we wszystkie strony. Przechylił do 45 stopni, to dla takiego jachtu dość dużo. Sprawne wejście do portu Hel, manewry cumowe, wachta trapowa i można wypić piwo na dobry sen.

Kolejny dzień to śnieg na pokładzie, zimny, ale jakby słabszy wiatr, trochę czasu na zwiedzenie miasta, a właściwie Kapitana Morgana. Z Helu popłynęliśmy w pobliże głębinki przy przejściu na Zatokę Pucką i wywaliliśmy za burtę wielkie „żelazko”, czyli kotwicę. Jacht stabilnie i pewnie stanął dziobem do wiatru, a falowania prawie się nie odczuwało.

Godziny mijały, zimny wiatr wiał, impreza w kubryku z gitarami się układała znakomicie, ale trzeba było w nocy stanąć na wachcie kotwicznej. Polegało to na obserwowaniu, czy aby kotwica się po dnie nie wlecze z jachtem. Z pozoru prosta sprawa, ale laicy pewnie zapytają czy w nocy widać tą kotwicę na dnie i czy da się zauważyć jak się przesuwa? Pytanie jak najbardziej zasadne, ale robi się to trochę inaczej. Na małym jachcie, nie wyposażonym w zestaw elektronicznych przyrządów wspomagania nawigacji, obok kotwicy wrzuca się do wody ręczną sondę głębokości pozostawiając odpowiednio długi zapas luźnej linki. Gdy się napręży linka, trzeba dokładnie sprawdzić z jakiego powodu? Jest możliwe, że jacht wlecze kotwicę. Na żaglowcu można wykonywać namiary i określać pozycję, bądź zapisać pozycję GPS-u i kontrolować ją co jakiś czas. Dobre urządzenia mają także alarm kotwiczny, który sam nas zawiadomi, że coś się dzieje niedobrego z naszą pozycją. Na Zawiszy jest i GPS, są możliwości zrobienia namiarów, jednak wachta ma także inne ważne zadanie - patrzeć, czy coś nas nie rozjedzie. Żaglowiec co prawda to nie kajak i zauważyć się go da, ale zdarzało się już w historii rozjechanie małą łodzią rybacką jachtów na kotwicy, albo wjechanie dużym kutrem na mniejszą łódź.

Po śniadaniu w drogę - na Hel. W drodze szklaneczka grzańca i manewry cumowania



jachtu do falochronu południowo - zachodniego. Sprzątanie jachtu, gry i zabawy ludu polskiego, Kapitan Morgan, spacer itp. Wieczorem załogowe wyjście do knajpy. Nikt jej nie zamówił i o dziwo! mimo fatalnej pogody, zimna i listopadowego okresu pustki w kurortach, knajpa pełna. Na szczęście na Helu jest jeszcze kilak miejsc, gdzie można usiąść z gitarami i pośpiewać wszelakie pieśni. Impreza potrwała długo, jeszcze nie świtało, ale do rana nie wiele czasu pozostało. Po śniadaniu

i sklarowaniu jachtu, punkt o 1200 wyjście w morze. Jeszcze takich warunków nie było w czasie, kiedy trzeba podać obiad. Kuk przezornie zupy nie dosolił, a i tak niektóre wazy były zimne i słone, ale cóż, zaburtówki czasem lunęło za dużo. Nawet w mesie, przy kapitańskim stole pierwszy zestaw naczyń i sztućców poleciał na podłogę. Odcinka pomiędzy kambuzem, a zejściem do jadalni nie dało się przejść na sucho. Każda fala wchodziła na pokład.

Na szczęście nasz oficer – Kijuś, miał kompletny sztormiak wraz z gumiakami i zajął się próbą przenoszenia możliwie na sucho poszczególnych porcji przez otarty pokład. Bryzgi były rześiste, na szczęście chętnych do jedzenia było bardzo mało i wystarczyły dwie wazy (zamiast czterech) oraz 16 porcji drugich dań (zamiast blisko trzydziestu). Chwilę po obiedzie i uprzątnięciu niezłego bałaganu zaczęły się manewry portowe. Sprawne złożenie żaglowca burtą do nabrzeża z wykorzystaniem zacieśnienia cyrkulacji i sterowania jachtem bez prędkości za pomocą odpowiedniego ustawienia steru i kierunku obrotu śruby, pozwoliły na zacumowanie w miejscu przeznaczonym dla Tego żaglowca. 20 minut później kapitan przeprowadził odprawę z rozdaniem zaświadczeń o odbyciu rejsu, gratulacjami i uściskiem dłoni. Wystarczyło teraz sklarować jacht, wysprzątać „rejony” i jesteśmy wolni. Nasza wachta miała kambuz, ale ponieważ sklarowaliśmy go jeszcze daleko od lądu, pracę zakończyliśmy błyskawicznie. Ponieważ miałem szanse na zdążenie na pociąg, dość szybko się zwinąłem ze swoimi gratami i szybkim krokiem przez płaczące deszczem ulice Gdyni,

żegnające żeglarzy, być może na długi zimowy sezon, przesunąłem się na dworzec. Niestety połączenie sensowe będzie za 6 godzin, a już za chwilę jest z czterema przesiadkami, pociągami osobowymi i marszobiegiem pomiędzy dwoma różnymi stacjami PKP w Częstochowie. Na kolei chyba kogoś pokręciło równo. Oni nigdy nie będą firmą przynoszącą zyski. Cóż, poczekałem do 23 i bezpośrednio z dworca pognałem do pracy.

Cały rejs zaskoczył mnie bardzo. Mimo, że nie było okazji poznać zbyt wielu osób osobiście, mimo, że mogłem czuć się obco na nieznanym jachcie, w nieznanym warunkach z nieznanymi ludźmi, to jednak pierwsze minuty żegluga dały mi poczucie bliskiej więzi z Żaglowcem, wystarczyło kilka pierwszych, potężnych fal, by radość przeżywania czegoś wspaniałego rozpałała wewnątrz do czerwoności. Te pierwsze chwile na jachcie dały mi przekonanie, że bez względu na wszystko, rejs będzie udany, a mając okazję zobaczyć jak dowodzą, jak manewrują, jak prowadzą rejs, jak współdziałają z załogą nasi dowódcy - Kapitan - Tomek i jego Zastępca - Waldek, zrozumiałem, że żeglarstwo lubię w każdym wydaniu. Od prowadzenia jachtu w Chorwacji, przez dowodzenie „jotką-80” w rejsie na Wyspy Owcze, przez sztormowanie na 7,5 metrowym jachcie w załodze dwu- osobowej, do zmywania naczyń na Żaglowcu. Zapomniałem już jak to jest być załogantem. Po rejsie spojrzałem i w zasadzie nigdy nie byłem załogą bez funkcji, zawsze albo oficer, albo skipper. Teraz wreszcie miałem okazję popływać jako załogant, wspaniała sprawa - mieć przeczucie, że są na pokładzie ludzie gwarantujący bezpieczną i dobrą żeglugę, zajmujący się nawigowaniem, obmyślanie planu manewrów, humorem i sprawnością załogi. Wreszcie nie muszę zajmować się wieloma sprawami, zastanawiać się jak to będzie, czy jacht wytrzyma, czy wytrzymają ludzie, czy zapasy wody się nie zepsują, czy nie zadrapiemy jachtu, czy załoga się czegoś nauczy, czy w porcie jest miejsce, czy... niemal bez końca.

Ten rejs także pokazał, że nie jest tak źle z wiedzą i umiejętnościami samouka z Kielc. Rejs dał perspektywę i dystans do innych, wcześniejszych wypraw. Jeśli udało się bezpiecznie i szczęśliwie, bez strat w sprzęcie i ludziach prowadzić niezliczone rejsy w Chorwacji, morzu bałtyckim, czy północnym, jeśli udało się przeprowadzić jacht przez Pentland, Owcze, czy fiord Mo, to znaczy, że przyjęty model doskonalenia żeglarskiego jest słuszny. Na szczęście nie wiele mamy wspólnego w naszym Klubie z dziwnym podejściem do realizacji tej formy wypoczynku, jaka jest niemal powszechna w Kielcach, gdzie żeglarstwo opiera się o walki i kłótnie o nieistotne sprawy, władza ma własne, często niedorzeczne pomysły, kluby prawie nie istnieją, na palcach obu rąk można wymienić żeglarzy morskich, a o podnoszeniu kwalifikacji myśli się przez pryzmat zysków ze szkolenia, a nie jakości zajęć, doboru kardy i uaktywniania i popularyzacji tego sportu i hobby. Jest coś ciekawego w zjadłości i podstępności małych ludzi myślących kategoriami partykularnego interesu i wycinających rzekomą konkurencję na polu żeglarstwa. Może moje harcerskie korzenie inaczej stymulują podejście do tego tematu. Zabawa, hobby, pasja, życie, a nie interes. Może zdarzy się kiedyś, że w Kielcach znajdzie się kilku lub kilkudziesięcioosobowa grupa ludzi myślących podobnie. Teraz jest nas kilkunastu. Może wyłonią się żeglarze, którzy przepłyną Horn, obie Ameryki, Afrykę, czy też zrobią wielkie koło. Może sprzeciwiając się małostkowym ludziom pozwolą sobie na uwolnienie wyobraźni i z ułańską fantazją oraz z głodem przygody popłyną w świat. Jesienny, sztormowy rejs na Zawiszy Czarnym. Świetna przygoda, świetna sprawa. Następnym razem także płynę.

Mały rejs z Wielką załogą - opowieść Adama Rogalińskiego

Gdynia - Kłajpeda – Gdynia na jachcie Zjawa IV, 08 - 11 grudnia 2007

Już tradycyjnie gdy zamykają się przystanie, gdy jachty obsychają na brzegu, gdy stare żagle wołają o pomstę, gdy piwo smakuje inaczej, pada propozycja, aby jeszcze raz, w tym roku, jak najszybciej ... popłynąć. Gdzie ? nieważne, na czym ? nieważne, z kim ? WAŻNE, z „naszymi”, tymi co mają błysk w oku, tymi, co może niekoniecznie wiedzą czym jest żegluga w grudniu po Bałtyku, ale chcą przeżyć przygodę. Jednak

jeśli płynąć to z takimi ludźmi, których ciągnie na wodę, ciągnie na morze, „sól w oczach boli”, a jednak chcą.

Hasło padło, jacht się pojawił (przy wielkim udziale naszego przyjaciela z Gdyni - kapitana Tomka Grali), ekipa wyłoniła się szybciej niż ktokolwiek by przypuszczał. Gdyby to był Zaruski (na prawie 30 osób, czy Zawisza (na 40 osób) to może byłby problem ze złożeniem całej ekipy, ale na ponad 20 metrowy jacht Zjawa IV dla 12 + 1 osób ? Był problem ... kto nie pojedzie, bo chętnych zbyt wielu.

Ekipa gotowa, bojowe nastroje, spotkanie na dworcu, bilety, pociąg, nocne Polaków rozmowy. Dziwne to, że ludzie nawet w nocy nie zdążą się nagadać, do rana samego, ale ... sen złapał i stacja Gdynia tylko mignęła koło nosa. To chyba tradycja, bo nie pierwszy raz wysiedliśmy w Redzie, na szczęście osobowy był za 3 minuty, więc doczłapaliśmy tam gdzie trzeba. 20 minut rozgrzewającego marszu, graty na pokład, kapitana ... brak, ale na telefon wszystko przekazał - klucze leżą tu i tu, a reszta ... wiecie co zrobić, przecież jest 3 oficerów, którzy mają doświadczenie. Zatem rozlokowanie gratów i osób po kabinach, małe śniadanie, napój Bogów także z rana (lepszy niż śmietana). Punktualnie o 0800 postawienie bandery z honorami, mocowanie kół ratunkowych i kilka ruchów na jachcie, aby go ogarnąć choć trochę, bo bałagan na pokładzie jakby wczoraj był tu sztorm. Kapitan pojawił się koło 1000, skoczył autkiem po zaopatrzenie i już koło 1200 było wszystko na jachcie, jednak prowadzący z racji swych obowiązków mógł do nas dotrzeć wieczorem. My tym czasem przyjęliśmy resztę załogi (w dużym skrócie - z Krakowa), i poszliśmy na proszony obiad do knajpki (proszony bo zaprosiliśmy naszych kieleckich przyjaciół osiadłych w Gdańsku od kilku lat - Sylwię i Marcina „Słodkiego” Kosmałę). Jednak przyjemności przyjemnościami, a obowiązki są. O 1500 na burcie zbiórka załogi, podział na wachty przygotował II oficer - j.st.m. Wojtek „Wasył” Wiszniewski, zaordynował także co i kiedy będzie do zjedzenia, co i jak robi się w kuchni, kingstonie i „hotelu”; III oficer - j.st.m. Krzysiek „Recha” Reszke zrobił swoje, czyli poinstruował co robić w sytuacjach podbramkowych, jak się zachować na jachcie, jak wyglądają wachty i co się na służbie robi. I jeszcze jest coś co ma zrobić I oficer - kpt.j. Adam „Rogal” Rogaliński, czyli ja. Miałem jak zwykle przeprowadzić szkolenie z bezpieczeństwa- środki ratunkowe, kamizelki i pasy. Zaordynowałem, że ... KAŻDE!!! wyjście na pokład z kabiny bez kamizelki i szelek asekuracyjnych będzie karane brutalnym zepchnięciem na dół oraz czyszczeniem kibla lub lizaniem zęzy. Wszyscy oficerowie zostali zobowiązani do absolutnie surowego przestrzegania tej zasady i niedopuszczania na pokład kogokolwiek bez asekuracji. Potem odbył się tradycyjny marsz w szelkach po jachcie - a raczej dookoła niego, po tzw. lifelinie i innych mocnych elementach. Ćwiczenie to przydało się bardzo - w rejsie niemal wszyscy byli wpięci non stop w elementy jachtu, a prace w części dziobowej, czy wręcz na bukszprycie nawet w porcie wymagały zaasekurowania. Pod wieczór byliśmy gotowi ze wszystkim, kapitan zaokrętował się na stałe i w morze. Po wczesnoporannej odprawie granicznej wyruszyliśmy. Już po 50 metrach pojawił się problem, Przy falochronie portu jachtowego trwają prace budowlane - ktoś „mądry” wymyślił jego przedłużenie, co znacząco utrudnia wyjście z basenu, do tego stoi tam platforma z dźwigiem, obok holownik tarasujący wyjście z portu. Usunął się nam, ale i tak mieliśmy wrażenie, że szorujemy dnem jachtu o dno morza. Udało się,



płyniemy, kurs na Hel. Kliwer i grot w górę. Jacht, jak się okazało, na takim zestawie żagli nie jest stabilny kursowo i odchyłki od zadanego kierunku to po 30 stopni w każdą stronę. Wiatr fajny 4 może 5 w skali Beauforta. Ale ... widać, że cięższe. Prognozy pogody ... i dobre i złe, z jednej strony korzystny kierunek, z drugiej, ma teżać nawet do 9, a w podmuchach do 10 stopni. To bardzo dużo jak na jacht, bez względu na jego wielkość. Wieczorem na maszcie został tylko kliwer. Wystarczyło do utrzymania prędkości i właściwego kierunku.

Czy załoga trzymała się dzielnie ? Tak, choć po godzinie na fali pojawił się „prezes”, czyli pierwsza osoba oddająca rybom właśnie zjedzony posiłek. Za chwilę pojawił się v-ce prezes, a jak to Recha określił, zaraz będzie cały zarząd, a być może i rada nadzorcza. Trzeba przyznać, że chorobę morską (choć nie w drastycznej postaci) miało sporo osób. Kurs sprzyjał jej znacząco. Baksztagowa fala powoduje kołysanie jachtu we wszystkich możliwych kierunkach. Dzięki niej spadło także znacząco zapotrzebowanie na usługi kambuza. Kapitański mielony z ziemniaczkami i buraczkami był najlepszym posiłkiem aż do Kłajpedy. Zanim dopłynęliśmy do celu - drze się jak stare majtki nasz solidny, wydawałoby się żagiel - kliwer, resztę jedziemy na silniku. Żagiel nie do naprawy na jachcie, zresztą nie ma dakronu i solidnych nici, rękawicy bosmańskiej itp. Port zobaczyliśmy jeszcze za dnia, ale wchodziliśmy do niego w mżawce, silnym wietrze i po zmroku. Wejście do małego wewnętrznego porciku, który wyglądał, że nas nie pomieści, udało się po godzinie - przepuszczaniu promu i oczekiwaniu na otwarcie mostku nad kanałem. Miejsce urocze, ale trzeba mieć sporo zimnej krwi, aby w tę ciasną dziurę wprowadzać tak duży jacht. Nieomylna ręka Kapitana i stoimy ... 15 metrów od knajpki. Szybki prysznic, klarowanie jachtu i wieczorne piwo. Okazało się, że jest promocja: za cenę małego dają duże, więc litewskie piwo Switurys wypiliśmy w ilości dwa razy większej. Rano załoga skoczyła do centrum na zakupy, ale ... nikt nie chciał sprzedawać za złotówki, za euro, a nawet przy płatności kartą płatniczą. Dość długo zeszło ze zbieraniem się do wyjścia i już po 1300 odpaliliśmy silnik. Jeszcze kapitanat portu przez radio 3-krotnie „nie rekomendował” wyjścia w morze, a kilku zebranych z podziwem patrzyło, gdy szykowaliśmy się do oddania cum. Pracownik mariny pomógł w odejściu i nasz ponad 20 metrowej długości okręt rozpoczął manewr obracania się w baseniku o szerokości pewnie ze 30 m. Śruba napędowa przemieliała dno z mułem i na sporej prędkości kapitan skierował jacht ostrym skretem w mały kanalik łączący porcik jachtowy z portem ogólnym. Kilka życzeń powodzenia od miejscowych rybaków, którzy duuużymi oczami patrzyli na turystów na jachcie chcących się katować na morzu podczas urlopu w grudniowy sztorm. Jeszcze w basenie portowym usiłowaliśmy postawić grota - okazało się, że fały zakręciły się jak nitka na szpulce wokół genialnie wykonanych stopni masztowych i 20 minut walki podniosło temperaturę, ale udało się. Ponieważ grot nie był zarefowany jak należy, trzeba było zdjąć go i dołożyć szkentlę, pozmienić ustawienia reflinek i na maszt. Tym razem poszło gładko. Jacht z dobrą prędkością zbliżał się do wyjścia z portu. Fale przewalały się przez kamienny nasyp falochronu, wrażenie niesamowite, na jachcie radosne głosy wyraźnie ucichły. Zaraz za główkami portu jacht zaczął stawać dęba na wysokiej pewnie na 2 może 2,5 metra fali. Stan morza 6, wieje 7, w porywach 8. To już regularny sztorm. W dodatku wieje z kierunku w którym mamy płynąć. Wątpliwe, że zdążymy w 24 godziny do Gdyni, ale czy się uda dotrzeć choć na pociąg o 1700 ? Szybko nadzieje na to się rozwiały, bo ... zaczęły się awarie. Już poprzedniej nocy widzieliśmy, że z prądem jest coś nie tak, akumulatory nie trzymają, ponoć na tym jachcie wskaźniki źle wskazują już od lat. Moim zdaniem jednak to nie wskaźniki tylko brak właściwego ładowania, a za brak schematów instalacji elektrycznej, wodnej, zęzowej i gazowej ktoś powinien beknąć, może nawet w pierdlu. To jest narażanie zdrowia i życia pływających. Prąd ładowany z ładu wystarcza jedynie na kilkanaście godzin. Wskaźnik ładowania z alternatorów wyraźnie pokazuje, że prądu nie ma. Do tego zrywa się pasek klinowy od jednego z nich, mało jeszcze ? pęka zardzewiała jak diabli rurka paliwowa - na szczęście - powrotna, paliwo sika na kolektor wydechowy (ledwie 300 - 400 stopni Celsjusza). Tego gościa co robił remont oraz tego co to gównie odebrał powinno się przywiązać za jaja do silnika i palcem niech trzyma dziurkę w rurce. Poczulby czym to pachnie. Już po 2 godzinach nawet herbata na jachcie trąci olejem napędowym, jego zapach jest wszechobecny, a na dodatek możemy utrzymać obroty na około 1500, bo przy większych sika tak, że tylko czekać na pożar. Nie mówię już o ochronie środowiska, przecież to paliwo leci do zęzy, a stamtąd pompą do morza. Rano pęka grot, dostał w tyłek od jazdy ostrym bejdewindem i wielu kontrolowanych i niekontrolowanych zwrotów. Jednak powinien być wytrzymać. Żagle mamy zdaje się wypożyczone z muzeum. Pozostał bezan, którego w nocy nie udało się postawić z powodu... zaplątanych fałów, linek, sznurków na genialnych stopniach masztowych

(pomysłodawca zapewne miał wysoką gorączkę, gdy zaordynował ich wykonanie). W ciągu dnia w górę idą bezan (bez refów) oraz ... fok - genua, który jeszcze w porcie założyliśmy zamiast kliwra. Ponoć jest za długi, aby go stosować na „jego” sztagu. Genialni właściciele jachtu chyba nigdy na nim nie pływali, skoro taklują jacht tak, że nie da się postawić żagla. Na nowym miejscu się mieści, jednak wiatru jest za dużo dla tego rodzaju płótna. Kwestią czasu jest jego podarcie. Po południu ... urywa się róg szotowy w całości. Genialnie. Zwalamy bezana i do końca będziemy jechać na diesel-grocie. Na jachcie armator na grudniowy rejs nie dał nic na zapas !!!, nie ma w wielkim magazynie jachtu kompletnie niczego, nie ma żagli sztormowych, zapasowych, nowych, starych, nic nie ma, nie ma zapasowych lin, a nawet krawatów do zakładania refów. Kolego armatorze - gratulujemy rozsądku, wiedzy i ... dobrej praktyki morskiej. W dawnych czasach szukalibyśmy rei ... wiadomo po co. Cóż, siedząc za biurkiem w garniturze, mając ważną posadę, ważną minę i kiwając palcem na innych, wyganiając młodzież z ośrodka, puszczając się, jako że jest się „wielkim”, nie widać prawdziwych spraw morza, jachtów i misji jaką armator pełni, pod warunkiem, że wie co to ta misja. I niech nie pomyli jej z misją humanitarną w Afryce, choć może przydałoby się jakby tam pojechał.

Ale do rzeczy. Wieczorem prąd wysiada całkowicie, wyłączają się kolejno urządzenia nawigacyjne, UKF-ka charczy, GPS- zgaś, komputer nawigacyjny zahibernował się i ... wyłączył. Rozpoczęła się walka o odzyskanie prądu, najpierw z alternatorami. Pasek z lewej poszedł na prawą - nie pomogło, oba urządzenia do ładowania nie działają. Oczywiście zapasowych pasków na jachcie nie ma, nie ma co pytać o zapasowe alternatory, bo do śmiechu nikomu nie jest. Wyłączamy wszystkie odbiorniki prądu, mamy na pokładzie elektryka samochodowego, proponuje zrobić przepiniekę z innego akumulatora, pomysł świetny i mamy na urządzeniach i na światłach nawigacyjnych wystarczające napięcie, ale na jachcie w kambuzie działa się po ciemku, w kiblu załatwia po omacku, a ubiera przy latarkach. KOCHANY armatorze, trzeba ściągnąć krawatkę, wyskoczyć z gajera, półbuciki zostawić do pochówku i wejść na jacht. „Rady Starców” wszechobecne w Związku - do lamusa, teraz trzeba żeglarzy, menadżerów, a nie ludzi z zawodem wyuczonym - Dyrektor... do emerytury.

A co dalej? około 0100 w nocy nasz ostatni napęd jaki mamy - silnik - staje. Katastrofa - bez radia, prądu, żagli i silnika, w sztormie, który może nas zanieść gdzieś pod Szwecję za jakieś 4 doby. Pięknie. Wszystkich odpowiedzialnych za jacht mamy ochotę przeciągnąć pod kilem, i to powoli, aby poczuli smak i zapach grozy. A może wystarczyłoby ich wsadzić do wiecznie zalanej zęzy ? z tymi resztkami paliwa, rygami załogi, resztkami z całego sezonu ?

Filtry paliwa są tak obrosłe brudem, że nie mają prawa działać. Kto to wszystko przegląda ? nikt ? po kiego grzyba trzyma się sztab ludzi w CWM ZHP, jak jacht jest w stanie takim, jakby po 10 latach żeglugi non stop wrócił na remont ? Kto za to bierze kasę ? i to zapewne nie małą, za co ? za motorówkę ? mieliśmy pływać na żaglach, ale ich nie ma ? za łódkę bez silnika ? właśnie padł, za narażanie życia podczas pływania bez elektroniki ? jasne, można, ale umówmy się na hardcore na początku i nie ma sprawy. Zabrałbym parę wiosł, może by pomogły w ostateczności i jakiś ponton do nich (acha pontonu także nie ma, choć był, bo jest od niego łożo, z pływadeł pozostaje tratwa ratunkowa, ale ta nie popłynie do Gdyni, tylko z wiatrem). Ale do rzeczy. Niezawodny Tomek wymienił filtry w drugiej baterii, przełączył paliwo i ... jak się zapowietrzył silnik, to jesteśmy ugotowani, jeśli nie wystarczy prądu w marnych akumulatorach, też jesteśmy ugotowani, jak się jeszcze coś zepsuje na jachcie, popłyniemy wpływ do Gdyni, znajdziemy w porcie reję i powiesimy tam za ... jednego jegomościa. Na szczęście dla nas i dla niego, silnik zastartował, co prawda nie od razu, kaszłąc i stękając, ale załapał. Obroty 1500, pompowanie paliwa do zbiornika rozchodowego i jazda dalej. Około 0300 wachta melduje, że zakończyła pompowanie zęz, bo ... wysiadła pompa zęzowa. A elektryczna nie działa ... bo nie ma prądu. Kichamy na zęzę, niech wywalają to gówno, które tam pływa w porcie wiadrami. Około 0600 widać już port w Gdyni, woda na Zatoce zrobiła się gładka, więc i jacht przyspieszył z tradycyjnych 2 węzłów do 4,5 mimo niedotykania manetki gazu. Gdy tylko przestało huścić, pokładowy „ułań” zerwał się na nogi po kilku dniach w koi i sądząc, że dopływamy do portu,

wszystkich wyrwał z koi. Dobrze, że zaspana załoga zdążyła go złapać, bo pewnie by wyleciał za burtę. Alarm do manewrów był dopiero o 0720, pół godziny później minęliśmy główki portu, a dokładnie o 0805 rzuciliśmy cumy, silnik stop. Udało się wrócić niezwykle dzielnym i bezpiecznym, ale w fatalnym stanie technicznym jachtem. Widać na nim brak dobrej ręki właściciela. Sam jacht zapewne broni się przed nim swą solidnością, ale w takim stanie zarządzania za kilka lat nie będzie tego okrętu. Szybki klar, uroczyste śniadanie, telefony do domu, do pracy i biegiem na pociąg. Zdążyliśmy ... w ostatniej minucie, i to dzięki przepuszczeniu nas przy kasie. Już o 2100 w poniedziałek byliśmy w Kielcach.

Piękny rejs, na pięknym żaglowcu, świetna załoga, doskonały kapitan, bardzo nędzny stan przygotowania jachtu przez armatora, sztormowa pogoda, wielkie fale, dość ciepło (nie było śniegu), przeciwnie wiatry, awarie, około 100 godzin rejsu, z tego aż $\frac{3}{4}$ to żegluga, około 260 Mm przebytych w ciężkich warunkach, wiatry o sile 6 – przez większości żeglugi, powyżej 8 kilkanaście godzin, było także 9, a w podmuchach i 10 w skali Beauforta, to skrótowe podsumowanie. Podsumowanie szersze zapewne odbędzie się wielokrotnie przy piwie i wspomnieniach, a być może na kolejnych rejsach. Zdecydowana większość załogi już zapowiedziała, że... popłynie, nawet na jachcie w podobnym stanie technicznym.

Ciekawe spostrzeżenie mam w kontekście szkoleń. Oto na rejsie grudniowym znakomicie sprawdziła się ekipa z wrześniowego kursu na żeglarza jachtowego. Radzili sobie ze wszystkim, nie pękali w sytuacjach trudnych, jak trzeba było wyleźć na dziób jachtu, szli, jak trzeba było stać na wachcie w nocy 4 godziny, stali. Klub Horn na nich postawił, wiedział, że dadzą radę, że są świetnie przygotowani, że mają wiedzę i samozaparcie, że podołają. Jak w tym kontekście ma się egzamin przeprowadzany przez szanowną komisję ŚOZZ-tu? Ci doświadczeni, wielcy żeglarze wód różnych, nie zauważyli wiedzy i zaangażowania kursantów i uwalili 2 osoby? które teraz były bardzo mocnym punktem załogi? Czy tak trudno docenić cudzą, żeglarską robotę? Chyba czas na zmianę wachty, żeglarski reumatyzm niektórych już dawno dopadł, mam nadzieję, że to nie Parkinson. Nasi koledzy z rejsu, kursanci po przejściach, tym rejssem udowodnili wam, że mocno się pomyliliście, że nie mieliście racji, a wasze decyzje były błędem, bo nie nazwę ich nieuczciwymi, zwłaszcza w konfrontacji z poziomem na innych egzaminach w tym roku, który był ... bez komentarza.

I jeszcze moja prywatna uwaga - żelazo kuje się w kuźni, nie gdy wygaszono piec, ale w największym żarze, a żeglarzy kształtuje się w morzu, nie za żeglarskim biurkiem „działaczy”, nie w Chorwacji w lipcu, gdy jedyny wiatr pochodzi od wentylatora, tylko w prawdziwych, morskich rejsach, w najtrudniejszych warunkach. Kto płynie z nami w kolejny rejs dla żeglarzy?

Dwa tygodnie na psie – opowiada Magda Waldon

Rejs po Karaibach odbył się w dniach 1.03-15.03 2008 roku, na trasie: Martynika - Barbados - Grenada - St. Vincent i Grenadyny - Martynika. Załoga krakowsko - kielecka w składzie: Hubert Długosz, Ewa Bułka, Andrzej Walczyński, Wojciech Pabian, Marcin Miśkowicz, Jakub Mikrut, Magda Waldon, Piotr Waldon zrobiła parę tysięcy ... zdjęć i nakręciła film obyczajowo - przyrodniczy i w 100 godzin przepłynęła 600 Mm. Najlepsze kasztany...

Po przewyciężeniu większych i mniejszych trudności (kradzież trakcji elektrycznej gdzieś tam na trasie Kielce-Warszawa i zupełnie zwyczajne poranne korki) dotarliśmy na lotnisko w Warszawie, gdzie z niezwykle przytulnego i kameralnego) terminalu Etiuda rozpoczynał się pierwszy etap naszej podróży tj. lot do Paryża. Samolot był kolorowy, więc został dokładnie obfotografowany przez wsiadających pasażerów, a lot poszedł gładko. Już za dwie godziny można było zażyć wiosny w Paryżu i najlepszych kasztanów na placu Pigalle. Spacer po Montmartre, o Champs Elysees la la la la la, rzut oka na najsłynniejszą z wież i łuk. Wieczór zakończyliśmy w naszym małym czerwonym hoteliku sącząc dobre trunki. Ciepło, coraz cieplej. Wreszcie w komplecie, cała załoga plus wszystkie plecaki, torby, worki, plecaczki i gitara przeprawiła się przez liczne bramki w metrze (utykając tylko w co niektórych)

i dotarła do Orly. Lot do Fort de France trwał 8 godzin, ale filmy, gry i buteleczki wina sprawiły, że minął bardzo szybko. A po wylądowaniu okazało się, że krótkie spodenki i sandały w marcu nie są żadną ekstrawagancją. Są koniecznością. No, a w marinie w Le Marin, stał sobie pięknie zaparkowany nasz okręt. I nie nazywał się Syrenka, Gwiazda Morza, ani Molly Mcquire, tylko... DINGO i był psem, w dodatku dzikim. Tak rozpoczęły się nasze dwa tygodnie na psie.

Pierwszy ref. Rano piesek okazał się zdolny do pływania, a w dodatku dostał nowego grota. Tak więc, po dokonaniu stosownych zakupów (Lider Price rules), wreszcie oddaliśmy cumy. Kurs na Barbados. Od razu nam powiało...i można było zacząć ćwiczyć reflowanie żagli (co zresztą przydało się w czasie całego rejsu). Niestety szybko zapadający zmrok (krótkie dni na tej szerokości geograficznej) nie pozwolił zbyt długo cieszyć się pierwszymi karaibskimi widoczkami. Wiatr tężał i tężał (do 8 B.), fale rosły i rosły, znalazł się i Prezes. A potem już poszło dalej: pędziliśmy przez noc jak mustangi (jak na dzikiego psa przystało), gwiazdy świeciły, tuż nad horyzontem księżyc przez chwilę udawał statek, koniecznie chcąc nas zaatakować... (nie daliśmy się). Wreszcie dopłynęliśmy do Barbadosu, gdzie czekało nas pierwsze spotkanie z celnikami i całym stosem formularzy do wypełnienia. Po dopełnieniu należytych formalności, mogliśmy legalnie odbyć nocny spacer po stolicy kraju -



Bridgetown, posiadającej swój własny Trafalgar Square. Palmy, żółwie i latające ryby Barbados. To niezwykle egzotyczna wyspa. Na plaży rosły palmy, w morzu pływały żółwie... Nie próbowaliśmy ich niczym karmić (szkoda, bo pewnie zasmakowałyby w naszych krakersach). Kolejne dwa dni jeździliśmy po wyspie, zwiedzając wschodnie i zachodnie wybrzeże, jaskinie Harrisona, spacerując po odpowiednio wyreżyserowanych fragmentach dżungli dla turystów, oglądając kwiatki doniczkowe, jakoś bardziej wyrosnięte i rosnące w naturze (widocznie mają lepsze nawozy). Naszym podstawowym pożywieniem stały się latające ryby, których próbowaliśmy zarówno w typowym barze dla miejscowej ludności, (przed wejściem do którego, należało na wszelki wypadek otworzyć nóż w kieszeni, a wrócić taksówką), jak i w restauracji w stylu kolonialnym. Gałka muszkatołowa i pinacolada. Po kolejnej dobie żeglugi dotarliśmy na Grenadę. Najpierw do niewielkiej zatoczki w pobliżu miejscowej stoczni, gdzie doświadczyliśmy tropikalnej

ulewy i spotkaliśmy miejscowego żaglomistrza grającego na sakse, a potem do stolicy kraju - St. George. Na miejscowym targu osaczyły nas stragany pełne wszelkich korzennych przypraw w formie stałej i płynnej. Piliśmy mleko kokosowe z orzecha przeciętego jednym ciosem maczety... Spacerowaliśmy po okolicznych wzgórzach, podziwialiśmy panoramę miasta ze starego fortu znajdującego się u wejścia do portu. Tutaj autorka zmieniła fryzurę. (dop. red.) W końcu spróbowaliśmy pina colady w barze Ocean Grill z niesamowitym widokiem na zatokę, a potem grillowanych ryb i innych owoców morza. Wieczorem w marinie odbył się wieczór rasta, przy użyciu wszelkich dostępnych nam rekwizytów).

Szczęki „0”. Następnym odwiedzionym przez nas państwem był St. Vincent i Grenadyny. Grenadyny chyba najbardziej odpowiadały dotychczasowym wyobrażeniom o prawdziwych Karaibach (100% Karaibów w Karaibach).

Małe piaszczyste wysepki z plażami o białym, drobniutkim piasku, pochylone od wiatru palmy, błękitna, przejrzysta woda, drinki z parasolkami, dookoła rafa koralowa... Ludność miejscowa, najczęściej z dredami, na podręcznych łódkach, podpływała do jachtów oferując T-shirty, lobstery i lokal biżu. Oczywiście odwiedziliśmy rezerwat Tobago Cays, nie ominąwszy pływania, plażowania pod palmą

i snorkelingu na pobliskiej rafie. Przez parę godzin czuliśmy się jak w gigantycznym akwarium. Ryby we wszystkich kolorach, wielkie rośliny, koralowce, gdzie niegdzie przemknął rekin (!), na szczęście obyło się bez strat w ludziach. Fajnie jest zobaczyć na żywo trójkątną rybę w biało-czarne paski albo ławicę tęczowych karpí. Później, na wyspie Bequia, w jednej z knajpek na plaży odbył się konkurs na najbardziej kiczowaty landszaft z żaglowcem i zachodem słońca w tle. W związku z tym, że konkurs pozostał nierozstrzygnięty, prace można nadal składać w Biurze Organizacji I-go Karaibskiego Konkursu Fotografii Ściennej, Oddział Kraków lub Oddział Kielce. U kapitana Jacka Sparrowa. Śladem hitów kinowych ostatnich lat, tj. Piratów z Karaibów, następnego dnia bladym świtem, a właściwie jeszcze ciemną nocą (mimo, że była to 4 nad ranem), udaliśmy się do Wallilabou Bay, w której kręcono część scen do filmów. Zakotwiczyliśmy w otoczonej z trzech stron skałami zatoce, próbując przypomnieć sobie o co chodziło w poszczególnych częściach filmów. Oprócz obejrzenia i sfotografowania dekoracji wykorzystanych w Piratach, nasz plan zakładał także odprawę celną, po której mieliśmy opuścić St. Vincent i odpłynąć w drogę powrotną na Martynikę. Plan planem, ale okazało się, że celnicy nie lubią wcześniej wstawać. W oczekiwaniu i w poszukiwaniu innych sposobów legalnego opuszczenia państwa, załoga odbyła pieszą wycieczkę w głąb górzystej wyspy. Pomimo wysokiej temperatury, doświadczenie okazało się niezwykle interesujące. Szczególnie centrum pobliskiej wioski z boiskiem, na którym pasły się kozy, niewielkie i kolorowe domki miejscowej ludności w lepszym lub gorszym stanie i zimne piwo w przydrożnym barze z balkonikiem z widokiem na morze.

Ostatnia podróż Tohatsu 3,5. Tohatsu - czyli silnik zaburtowy do naszego pontonu, stanowiącego główny środek transportowy załogi na ląd, dał nam się we znaki już od pierwszego użycia. I jak się okazało, przez cały rejs wymagał szczególnej troski (w sumie ponad 40\$ USA). Pomimo zakusów uczynienia z niego prawdziwego silnika zaburtowego, tj. całkowitego wydalenia za burtę bez prawa powrotu na pokład, wytrzymaliśmy z nim do końca. Przez naszą załogę po raz ostatni został wykorzystany na Martynice, w drodze na plażę w okolicy Le Marin, na zimne drinki i ostatnią morską kąpiel... To już jest koniec. W końcu nadszedł ostatni dzień naszego pobytu na Martynice. Postanowiliśmy jeszcze trochę pozwiedzać, jeżdżąc po wyspie wynajętymi samochodami. Odwiedziliśmy muzeum niewolnictwa (czyli dom trzciny cukrowej) oraz rumu (niestety bez możliwości degustacji), a także wcześniejszą stolicę Martyniki - St Pierre, całkowicie zniszczoną przez wybuch wulkanu Pelle w 1902 roku, do której jechaliśmy górzystą drogą przez lasy deszczowe, oczywiście pełne jadowitych węży. Ten ostatni dzień był może nie do końca taki jak zaplanowaliśmy, nie wszystko udało się zrealizować... (np. nie wpuścili nas do fortu w Fort de France...). Późnym wieczorem, po rajdzie przez wzgórza Fort de France, siedzieliśmy wszyscy w samolocie do Paryża. Szkoda tylko, że nic nie wyszło z imprezy nad Hiszpanią (do nadrobienia w przyszłości). Do Polski wróciliśmy w niedzielę. W poniedziałek zaczął padać śnieg...

Rejs był bardzo udany, zarówno pod względem towarzyskim, jak i zrealizowanego programu. Udało nam się trochę pożeglować przy fajnie wiejącym wietrze, przy okazji odwiedzając parę egzotycznych państw i wysp (do tej pory kojarzących się głównie z wyborami Miss Word, szkoda tylko, że nie dotarliśmy do Trynidadu i Tobago), popływać w ciepłej wodzie, popłażować. Obejrzelśmy ciekawe okazy flory i fauny. Były przeróżne gatunki palm, bananowców i innych egzotycznych roślin, żółwie, latające ryby, delfiny, wieloryb, legwany, jaszczurki, koliber, rekin, płaszczka, wąż i mnóstwo przeróżnych, kolorowych ryb na rafie koralowej. Zjedliśmy trochę ryb, lobsterów i innych owoców, nie tylko morza. Wypiliśmy beczkę rumu i mnóstwo drinków...

Rady i porady dla wybierających się w te rejony: Filmografia obowiązkowa: Piraci z Karaibów Kłątwa Czarnej Perły, Piraci z Karaibów Skrzynia umarlaka, Piraci z Karaibów Na krańcu świata. Filmografia uzupełniająca: Angelika wśród piratów, Szczęki I, II i III. Piratów Polańskiego można odpuścić...

Wyprawa „FART Race – Islandia 2007” – opowieść Adama Rogalińskiego

Cel: Islandia, port Keflavik koło Reykjavíku

Termin: 01 – 25 czerwca 2007

Trasa: Cuxhaven w Niemczech – Helgoland – przez Morze Północne – północna Szkocja – cieśnina Pentland Firth – przez Atlantyk północny – Islandia, Keflavik.

Jacht: dwumasztowa stalowa jednostka typu J-80, 80 m² żagli, s/y SYRENKA

Załoga:

Adam Rogaliński –kapitan.

Marcin Banach – I oficer.

Jerzy Ziętał – II oficer.

Zbigniew Olszowski – III oficer.

Hubert Długosz – IV oficer.

Magda Waldon – I wachta.

Krzysiek Synowiec – II wachta.

Piotr Waldon – III wachta.

Wojtek Wiszniewski – IV wachta



A więc wreszcie. Wyprawa rozpoczęła się. Po 16 godzinach jazdy busem z Kielc do Cuxhaven w Niemczech, a następnie po przeniesieniu 2 ton zapasów i wyposażenia na jacht, mogliśmy zabrać się za robotę żeglarską. Na początek odebranie jachtu. Miła niespodzianka – nasz klubowicz Marcin „Słodki” Kosmala, płynął w poprzednim rejsie jako pierwszy oficer i on właśnie ma za zadanie przekazać nam jacht. W trakcie przekazania okazało się, że mamy co niemiara roboty z techniczną stroną jachtu. Jest sporo awarii, niektóre bardzo poważne. Najważniejsza jest awaria silnika – brak mocowania koła pasowego napędu chłodzenia i alternatorów. Poprzednicy narzekali także na stan akumulatorów. Nie ładowali ich z lądu przez prostownik przez tydzień, są zatem zarżnięte.

Baniak za ogólnoswiatowy środek płatniczy nabył przejściówkę do europejskiej instalacji elektrycznej i ... ładowanie z lądu się znalazło. Jerzy z Wasylem zaczęli szyć żagiel, a Krzysiek zanurkował do komory silnika i ... stwierdził, że koło pasowe w ogóle nie jest dokręcone, a śruba mocująca była w zębie silnikowej. Dwie godziny walki i... naprawione. Już po 8 godzinach jacht nadawał się do użytku, ale najbliższa wysoka woda będzie o trzeciej w nocy, więc ... prysznic, porządki, czas wolny. O trzeciej nad ranem, wreszcie – cumy na pokład, kurs... na morze. Warunki znakomite, jacht płynie z prędkością około 7 węzłów (to dość dużo jak na naszego blaszaka), wraz z prądem odpływu szybko połykamy mile i prawdopodobnie są szanse na zawinięcie na Helgoland. Decyzja prosta, jeśli będziemy koło wyspy przed godziną 1000 – wchodzimy. Okazało się, że już o 0830 złożyliśmy się między główki. W porcie tłok jak zwykle, brak miejsc, na szczęście stoi przy nabrzeżu polski jacht klasy Opal – Mokotów. Piękny drewniany okręt. Stajemy do jego burty longside. Uzgadniamy godzinę odejścia, jemy śniadanie i wychodzimy zwiedzić to urokliwe miejsce.

Historia ostatnich dziesięcioleci to na wyspie historia wielkiej odbudowy. Podczas II wojny światowej wyspa została niemal zaorana wybuchami bomb lotniczych. Ponieważ było to strategiczne miejsce, zostało zrównane z ziemią. W latach 80-tych wybudowano ośrodki, baseny, platformy widokowe. Naturze pozostawiono resztę. Dziesiątki tysięcy ptaków znalazło tu azyl, a miejscowa ludność wypatrzyła interes – turyści. Wyspa żyje z setek tysięcy odwiedzających, którzy przyplływają tu statkami



turystycznymi i są dowożeni na brzeg wielkimi łodziami motorowymi. Statki pozostają na kotwicy. Poza pięknymi widokami z wysokich klifów, koloniami ptaków, piękną częścią starego Helgolandu, wszyscy odwiedzający robią zakupy – alkohol, perfumy, upominki. Wszystko jest co najmniej 30 % taniej.

My także robimy zaopatrzenie, głównie w sklepie żeglarskim i obieramy kurs na ukochane morze. Czeką nas znacznie większy odcinek: przed nami całe Morze Północne. Ale jeszcze kilka słów o Helgolandzie. Ta wspaniała wyspa, miejsce turystyczne dla tysięcy odwiedzających, jest rajem dla niemieckich emerytów. Dla nas to kilkugodzinny postój dla tak zwanego przeklarowania i uzupełnienia zapasów. Musieliśmy kupić między innymi przenośnik nawigacyjny – taki żeglarski cyrkiel, niemal niezbędny przy prowadzeniu właściwej nawigacji na tradycyjnej, papierowej mapie. Na naszym dzielnym, oceanicznym okręcie... takiego sprzętu od początku sezonu nie było i ... widocznie to narzędzie nie było nikomu potrzebne. My tą potrzebę mamy. Potrzebujemy także banderek krajów, które zamierzamy odwiedzić. Oczywiście warto wyspę także zwiedzić, zrobić kilka uroczych zdjęć i ... w drogę, na morze, bo to po to tu jesteśmy, aby żeglować. Jachty w portach gniją, a żeglarze schodzą na psy. Zatem ... All hand on the deck, cumy rzuć, kurs nord-west.

Atrakcje na trasie jak zwykle pojawiają się znikąd. W połowie przelotu przez Morze Północne pojawiła się pewnie ze setka wielkich, monstrualnych konstrukcji – wieże wydobywcze gazu i ropy. Robią wrażenie. Najpierw duńskie, potem norweskie i brytyjskie. Po dobie lawirowania pomiędzy konstrukcjami wychodzimy na czystą wodę, teraz tylko morze i morze. Mijają godziny i mile pustej przestrzeni,

spienionych fal i upragnionej wolności. Za rufą zostają sprawy lądu, praca, zmartwienia dnia codziennego. Nikt nie zastanawia się co może pomyśleć szef, czego chcieliby klienci, jaka byłaby opinia polityków. Tu wszystko staje się proste. Morze i ... tylko morze. Wszyscy są na ty, nie ma bogatszych, biedniejszych, nie ma swarów o polityczne poglądy, nikt nie zastanawia się czy polskie mięso wyjedzie na wschód, czy gazowa rura leży na dnie Bałtyku, czy lekarze wywalczyli podwyżki i czy nauczyciele zakończyli strajk. Tu nikogo to nie obchodzi, inny świat, inne zagadnienia do dyskusji, inne tematy do rozmowy. Polityka, ekonomia, praca, a nawet dom ... zostały, teraz tylko morze i morze, teraz tylko żegluga, wolność i przestrzeń, przygoda i poznanie nieznanego. Nikt nie myśli kategoriami zdobywców, nikt nie powie „Zdobyliśmy Morze Północne”, nie zdobyliśmy go, łaskawie pozwoliło nam przepłynąć. Łaskawie pokazało nam swe przyjazne oblicze umożliwiając odwiedzenie wspaniałych,



nieznanych przez nas miejsc. Najwspanialsze jest to, że dla naszej, kieleckiej ekipy niemal każde miejsce jest odkryciem, jest nowością i w jakimś sensie egzotyką. Piękne miejsca, wspaniałe krajobrazy, mili Szkoci, a przede wszystkim ... morze, wielkie, ogromne, bezkresne. Fala – jak na to miejsce – długa, niemal oceaniczna. To zwiastun, że po drugiej stronie, za cieśniną Pentland Firth... będzie wspaniale. Nikt się nie

może doczekać spotkania z Atlantykiem, tym jednym z największych akwenów świata. Co więcej, będzie to Atlantyk północny, gdzie wszystko ma wymiar podwójny – i fala, i wiatr, i przestrzeń, i rodzaj samotności w grupie. Jesteśmy zgranym zespołem, ale ... samotni na przestrzeni pięciuset mil. Czy samotni? Chyba jednak nie. Delfiny, foki, stada różnorodnego ptactwa, tylko ludzi jakby mniej niż w codziennej gonitwie, ale przecież żegluga jachtem ma między innymi na celu oderwanie się od tłumu, od codziennych spraw i bolączek. Tu, po kilku dniach zapomina się o wszystkim co trapiło na lądzie. Pozostaje tylko przyjemność z słuchania plusku fal i szumu wiatru w wantach.

Czy ten rejs mógł się odbyć. Zastanawiam się jak doszło do tego, że kieleckie środowisko wydało taki zespół, potrafiło urzeczywistnić taki plan, że udało się wszystko sfinansować. Poparcie patronów – Prezydenta Miasta Kielc i Wojewody Świętokrzyskiego oczywiście pomogło, ale udział sponsora, a przede wszystkim upór garstki ludzi owładniętych chęcią żeglowania po bezkresnych wodach północy pozwoliły na organizację tej wyprawy. Warto zauważyć, że brak poparcia związku żeglarskiego oraz tzw. środowiska żeglarskiego, nie przeszkodził w realizacji marzeń. Związek, jak zwykle mało wie o działalności żeglarzy, a tzw. środowisko nie do końca jest zainteresowane tym, co dzieje się wokół. A my, żeglarze, pragniemy pływać i pływać, nie wdając się w lokalne rozgrywki małych ludzi, mających wielkie mnienie o sobie.

Wyprawa FART Race – Islandia 2007 płynie mozolnie na północny zachód. Już dawno załoga zapomniała jak wygląda brzeg, ląd, inni ludzie. Od kilku dni tylko woda, woda, woda i wiatr. Dla jednych mogłoby to oznaczać psychiczne kłopoty, ale ... dla żeglarzy, dla uczestników wyprawy ... miód na ranę. Załoga sprawdza się znakomicie. Właśnie takie miejsca – woda, przestrzeń, spokój odpowiada wszystkim członkom wyprawy. Tu każdy odnajduje spokój, może wyciszyć się po trudach codziennej pracy zawodowej. Na jachcie wszystko zmienia się radykalnie. Nikt nie zastanawia się, czy coś się opłaca, czy warto wydać kilka euro, czy doznania chwili są bardziej czy mniej ulotne, czy wreszcie zdarzenia są ważne czy nie. Na jachcie wszystko dzieje się powoli, w tempie statkowego chronometru. Wachta za wachtą, godzina za godziną, mila za milą. Powolne tempo zdawałoby się, a jednak. Doznania niesamowite. Kolor chmur inny niż na lądzie, wiatr jakby bardziej naturalny. W powietrzu brak zapachu spalin, nie ma szumu samochodów, brakuje gwaru i zgiełku. Cisza, szum morza, świst wiatru. Co jeszcze człowiekowi jest potrzebne. Z jednej strony – jak w szwajcarskim zegarku, a z drugiej strony – na zwolnionych obrotach. Nikt nigdzie się nie śpieszy. Na wszystko jest czas. Jednym słowem wolność, w każdym wymiarze tego słowa.

Powoli zbliżamy się do północnej Szkocji. Już zastanawiamy się jak będzie wyglądać przejście Pentland Firth – najtrudniejszego nawigacyjnie miejsca w Europie. Już w zeszłym roku kilka osób z załogi miało okazję się zmierzyć z tym miejscem. Wiry, prądy, bystrza. Niesamowite wrażenia. Jak na morzu mogą się pojawić bystrza? Przecież to nie rzeka. A jednak. Całe morze północne podczas odpływu próbuje się precyzyjnie przecisnąć przez tę wąską cieśninę. Prądy mogą tu osiągnąć nawet 11 węzłów. To więcej niż na górskich rzekach. Hopki małych fal na bystrzach stają się wysokie nawet przy małym prądzie. Jacht skacze na nich jak piłeczka pingpongowa. Wydawałoby się, że 25 ton żelaza nie powinno zachowywać się tak, jak zabawka małego dziecka w wannie podczas wieczornej kąpieli. A jednak. Siły natury są niesamowite. Gigantyczne siły grawitacji słońca i księżyca targają wodą we wszystkie strony. A my żeglarze możemy jedynie poddać się ich działaniu.

Na razie jednak kolejny dzień płyniemy w wyznaczonym kierunku. Nocne wejście do portu Peterhead. Zakupiliśmy ważne narzędzie – smarownicę. Dzięki niej mogliśmy wreszcie nasmarować wał napędowy umieszczony w dławicy. Brak tego zabiegu jest zabójczy dla wału śrubowego i może doprowadzić do jego zniszczenia. Wszystko poszło gładko. Jakiś kilogram smaru wlaź do dławicy i notowany wcześniej przeciek został zlikwidowany. W Peterhead także zorganizowaliśmy przydatny w kambuzie przyrząd – chochlę. Takiego urządzenia na jachcie także nie było. Generalnie stwierdzamy po kilku dniach żeglugi, że niemal wszystkiego co jest potrzebne na jachcie brakuje. Są za to takie gadżety jak radar, komputer z cyfrową mapą, czy dwa zestawy GPS wraz z repetytorem. Oczywiście są to bardzo potrzebne

urządzenia, o czym będziemy mogli się przekonać już najbliższej nocy, ale ... za radar o wartości 7000 zł można by jacht wyposażać we wszystkie niezbędne materiały i narzędzia. A tak, co rusz okazuje się, że czegoś ważnego nie ma i musimy improwizować ile się da.

Wyjście z portu Peterhead zaplanowane na późny wieczór (czasu polskiego). Już po zmierzchu wychodzimy na silniku. Przez radiotelefon łączy firstmate – Marcin Banach i uzyskuje zapewnienie, że nie ma na wejściu niczego niepokojącego:

- Możecie wychodzić, ale ... czy macie radar ?

- Tak mamy.

- Poza portem jest mgła utrudniająca poruszanie się. Widzialność ... 100 m.

- Wielkie dzięki, będziemy płynąć poza torem wodnym w bezpiecznej odległości. Do zobaczenia ... następnym razem, na pewno.

Tak. Następnym razem. Chcemy to miejsce odwiedzić jeszcze kiedyś, bo miasteczko urocze, ludzie mili, a port bezpieczny. Widzialność marna, w dodatku w nocy, w zasadzie pływanie na ślepo. Kompletnie nic nie widać, naszymi oczyma staje się niepozorny ciekłokrystaliczny ekran, który zapewnia wykrycie wszelkich przeszkód na wiele mil przed nami. Obawiamy się jednak sieci, których na takim radarze nie widać, a mogą nam poważnie przeszkadzać. Ustupujemy statkowi płynącemu zbieżnym kursem, ustawiamy jacht we właściwym kierunku i powoli, miła za milą, płyniemy w kierunku cieśniny Pentland Firth. Koło południa mamy ciekawe zdarzenie. Na pełnym gazie płynie do nas kuter patrolowy z armatą na dziobie. W odległości około 300 metrów, wyskakuje z niego RIB - mały hybrydowy ponton. Z wielką prędkością podpływa do naszego jachtu i nakazuje płynąć w określonym kierunku. Na żaglach jest to niemożliwie, bo nasza prędkość to akurat około 0,5 węzła. Włączamy silnik, ustalamy kierunek i prędkość. RIB podpływa i wyskakuje z niego młoda celniczka, ubrana w kombinezon bojowy, kask i zapewne w kamizelkę kuloodporną oraz w kamizelkę ratunkową. Nakazuje nam wyjście na pokład. Wszyscy są, celniczka chce zajrzeć do środka, ale drugi celnik odradza. Także wchodzi na pokład jachtu, dopiero teraz, po sprawdzeniu ilości osób (miało być 9, a jest na pokładzie 8), poleca jej sprawdzić jacht. Podczas kontroli budzi się dopiero Piotr, smacznie śpiący w ciasnej dziobowej koi. Za ekipą kontrolną wchodzi miły dowódca. Zadaje kilka pytań, chce spisywać nasze dane, paszporty itp. Dajemy mu listę załogi, na której jest wszystko. Imiona, nazwiska, numery, adresy. Ma mniej roboty. Dajemy mu także materiały promocyjne – od Prezydenta Miasta Kielc i od Wojewody Świętokrzyskiego. Są także od naszego Klubu – m.in. klubowy folder o naszej islandzkiej wyprawie. Celniczka dość szybko wyłazi z jachtu, gdzie jest ciemno, ciasno. I tak nie można by nic znaleźć. Padają standardowe pytania – czy mamy alkohol – mamy, ale nie dużo, parę litrów. Czy mamy papierosy – mamy – 2 paki dla Wasyla (jedyne palący). O narkotyki się nie pytali, ale zdaje się nie wyglądaliśmy na przemytników, ani na narkomanów. Potem celniczka zapytała się wyrywkowo o nasze zawody i ... gdy trafiła na Krzyśka ... padła odpowiedź: oficer straży pożarnej. Ups. Przymknęła się trochę, pytania się jej skończyły. Dobrze, że nie zapytała o zawód Zbyska, bo gdyby usłyszała, że na pokładzie jest zastępca komendanta posterunku wodnego Policji, zatkałoby ją do reszty. Z uznaniem pokiwali głowami na pytanie o cel rejsu – Islandia i dość zdziwione mieli miny, gdy mówiliśmy, że płyniemy w ramach urlopu – dla przyjemności.

Miła kontrola zakończyła się wzajemnymi pozdrowieniami i RIB szybko odpłynął. A my po wyłączeniu silnika ... miła za milą, powoli w kierunku północnego krańca Szkocji. Uparcie zbliżamy się do cieśniny. Każdy następny jej opis, który odnajdujemy w różnych materiałach (locje, poradniki, książki, przewodniki) jest coraz bardziej mrozący krew w żyłach. Według jednego z autorów ... występują tu w ekstremalnych warunkach nawet 20 – węzłowe prądy. To niesamowite. Nasz jacht przy wiatrach od tyłu rozwinął do tej pory maksymalnie 10,1 węzła, ale trwał to kilka sekund. Normalna żegluga przy silnym wietrze to maksymalnie 7 węzłów. Jak sobie poradzimy z tym najtrudniejszym nawigacyjnie miejscem w Europie?

Cieśnina Pentland Firth przywitała nas najpierw mgłą z widocznością 20 metrów, a następnie przeciwnym prądem wzrastającym do około 5 węzłów. Musieliśmy walczyć z prądem przez około 6 godzin, dopiero pod wieczór uzyskaliśmy jakąś prędkość postępową i skierowaliśmy dziób naszego jachtu w cieśninę. Po około

2 godzinach mozolnej żeglugi zaobserwowaliśmy niecodzienne zjawisko – przybój na środku morza. Dla tych, co nie wiedzą co to jest, wyjaśniam – fala jak na plaży w Darłównie, przewracające się bałwany. Fajnie, ale dlaczego na środku morza? Dopiero rzut oka na mapę wyjaśnił sprawę. Tam, gdzie ten przybój wystąpił, było wypłytnienie z 60 metrów na 15. Przy prądzie 6-7 węzłów wpadająca na to miejsce woda wypiętrza się w tak niezwykle sposób. Teraz przed nami podobne zjawiska. Spodziewamy się wpłynąć w bystrza. Tak, tak. Takie same jak na górskich rzekach. W tym miejscu morza, na styku z oceanem atlantyckim występują bystrza. Falki mają nawet po 2 metry, jazda po nich przypomina zjazd rowerem po gołoborzu. Szarpie, rzuca, wykręca, potrząsa jachtem, jakby woda zapomniała, że to prawie 25 ton stali. Morze jest wielkie i silne. My tylko małym paproszkiem na jego powierzchni. Właśnie w tej chwili nasza prędkość ponad dnem to ... ponad 8 węzłów, mimo, że po wodzie płyniemy jedynie około 2,5. To właśnie atrakcje rejsu.

Dziś była jeszcze jedna atrakcja, niby mała, a jednak. Wśród mew i ostrygojadów tłumnie siadających koło naszego jachtu pojawiły się niezwykle rzadkie ptaki – maskonury. Zwane w Szkocji i na Wyspach Owczych puffinami. Tu są one pod ścisłą ochroną, na Wyspach Owczych są przysmakiem, poluje się tam na nie tak jak u nas na kaczki. W Szkocji jednak to niemal symbol. Symbol, który bardzo trudno dostrzec, jest to ptak płochliwy i rzadki. My mamy szczęście, co najmniej kilkanaście razy pojawiły się koło burty, udało się je także uwiecznić podczas polowania ... bezkrwawego oczywiście.

Po przejściu cieśniny, tym razem dość spokojnie i bez większych problemów, podczas nocnej żeglugi przy jasnym niebie, rejs trwa dalej. Mila za milą, przy dość



silnym wietrze, udaje się nam połykać odległość. W środę zrobiliśmy 133 mile morskie w ciągu doby, to nasz rekord. Ale ... północno wschodnie wiatry się skończyły i od czwartku płyniemy znacznie wolniej. Wiatry przeciwne, w dodatku o sile około 6 stopni w skali Beauforta. To już dla jachtu sztorm. I tak ponad dwa dni. Fala zapewne ma około 3, może 3,5 metra, a jacht kłapie o nią z prędkością zaledwie 2 węzły (dwie mile na godzinę).

Nie jest to zastraszające tempo, ale nie mamy wyjścia. W czwartek wielka niespodzianka – delfiny. Nikt jeszcze takich nie widział. Nie mają charakterystycznego, wysuniętego pyszczka. Ich łeb wygląda jak przód małej łodzi podwodnej. Co to za gatunek spróbujemy sprawdzić już w porcie. Po przejrzeniu wszystkich materiałów dochodzimy do wniosku (co zostało następnie potwierdzone już na Islandii), że nie były to delfiny, a wieloryby o wdzięcznej (norweskiej) nazwie Pilot Whale.

W piątek rano – wielka niespodzianka, w promieniach wschodzącego słońca pojawia się na horyzoncie wielka biała plama lodowca Vatnajökull. Jest to największy lodowiec w Europie. Więc jesteśmy pod brzegiem Islandii. Jeszcze pewnie około 30 mil. Widok zapiera dech w piersiach. Najwyższe szczyty mają ponad 2000 m. Różnica poziomów zatem ogromna. Majestat tych gór pokrytych lodowcem spływającym niemal do morza przypomina trochę Alpy, ale tam ... nie ma u podnóża słonej wody północnego Atlantyku. Wrażenie niesamowite.

Odbieramy aktualne prognozy pogody ... z Polski, z naszego sztabu wyprawy. Są dość dobre, mało deszczu, trochę chmur, wiatr wreszcie ma się odkręcić z fordewindu na półwiatr, a może nawet na baksztag. Martwi tylko duży ośrodek niżowy wbudowujący się na zachód od Islandii. Czy zdążymy przed nim zawinąć za cypel Keflavíku? Jeśli tak, będziemy mieli kilka dni na zwiedzanie wyspy, jeśli nie ... będziemy sztormować zapewne do ostatniego dnia, martwiąc się czy zdążymy na czas. Ale to okaże się w przeciągu kolejnych 2 – 3 dni żeglugi. A ta trwa nieprzerwanie. Nasze prognozy pogody napawają optymizmem, ale to tylko

prognozy. Tu, pod Islandią, nie sprawdzają się. Miało być trochę chmur – jest przejrzyste niebo, miało czasem padać – nie widać ani kropli deszczu, ale niestety zapowiadany kierunek wiatru jest także nie taki jak miał być. Właśnie teraz (przy kolacji składającej się z pasztetu, rybek, czuszki, kiełbasy krakowskiej, polskiego chleba – tak, tak, z Polski, oraz dodatków takich jak ząbki czosnku i pomidory), wiatr ustabilizował się na sile 4 węzły, co pozwala nam płynąć z prędkością ledwie 1,5 knota (inne określenie prędkości wyrażonej w milach na godzinę). A mamy jeszcze w linii prostej około 200 mil. Daje to minimum 4,5 doby żeglugi. Uwzględniając niekorzystne kierunki wiatrów, jakieś manewry, kilka mil podczas omijania podwodnych skał oraz kilka zmian kierunku płynięcia dla ... fotoreporterów (dziś sesja zdjęciowa poświęcona była ornitologii – jedna z dziwnych ciemnych mewek jadła kiełbasę krakowską z ... widelca) dołożyć trzeba jakieś 80 mil. Razem prawie 300, co daje ... 6 dob żeglugi w tym, ślimaczym tempie, które mamy. Zatem zaraz będzie czas na gitarę, szanty, napoje wieczorne (oczywiście sok malinowy z herbatą i cytryną...). Następnie długie Polaków rozmowy, do białego rana ... Lepiej by było powiedzieć do białej nocy, bo tu na szerokości 63 stopnie 33 minuty szerokości północnej słońce zachodzi na 2 godziny, ale jego blask pozostaje do wschodu. Dziwne to uczucie, gdy można czytać książkę o godzinie 3 w nocy bez najmniejszych problemów. Dziwnie też czeka się na romantyczny zachód słońca, który jest niezwykle jasny, a za chwilę następuje już wschód.

Tak długi okres nieprzerwanej żeglugi (płyniemy już 8 pełnych dób, bez zawijania do portów) może rodzić w niedoświadczonych żeglarzach wiele pytań. Co z potrzebami fizjologicznymi? – jest na jachcie kingston – jachtowy kibel, nie różniący się zbyt wiele od domowego poza tym, że po załatwieniu sprawy należy 30 razy ruszyć ręczną pompą, która zawartość przesyła do oceanu oraz spłukuje wszystko jak należy. Co z gotowaniem? – na jachcie jest kambuz – jachtowa kuchnia – dwupalnikowa kuchenka gazowa zamontowana wahlwie, tak, aby nawet kropla nie uрониła się z garnka podczas przechyłów. Raz co prawda zdarzyło się, że garnek z prawie gotowym żurkiem wyśladował w tzw. korycie – specjalnej obudowie nierdzewnej całej kuchni gazowej. Za pomocą zdobycznej (z Peterhead) chochli wszystko trafiło do gara i ... było pyszne. A co z myciem? – jest takie żeglarskie powiedzenie, czy żeglarz może się umyć (cały) wykorzystując szklanek wody? Oczywiście, trudno tylko się później spłukać. Rzecz jasna woda na jachcie to dość reglamentowany towar, ale zawsze kilka szklanek do umycia się znajdzie, do tego są chusteczki higieniczne itd. Sam kingston jest na tyle pojemny, że wszystkie te sprawy łatwo tam załatwić. A co ze spaniem? – każdy ma wygodną (dość wąską, aby na przechyłach nie latać jak worek ziemniaków) koję tzn. łóżko. Jest ono tak skonstruowane, że od strony wolnej (od ścian) ma specjalną deskę- sztorm deskę, uniemożliwiającą wypadnięcie z koi podczas silnych przechyłów. A jak nie ma wiatru? – jest silnik, w naszym wypadku Perkins (taki jak w ciągnikach rolniczych). Nie bardzo to lubimy, bo warczy okrutnie, więc raczej jest włączany, gdy nasze akumulatory nie mając prądu żałośnie wzywają pomocy uruchamiając brzęczyk alarmowy. A prąd niestety ucieka dość szybko – oświetlenie nawigacyjne jachtu, dwa GPS-y (urządzenia do określania metodą satelitarną aktualnej pozycji), komputer



pokładowy z mapami oraz ze specjalnym zestawem programów do przeliczania kierunków i siły prądów oraz wysokości pływów (baaardzo ważna sprawa, w ogóle nie spotykana na wodach Bałtyku i Adriatyku, tak popularnych wśród polskich żeglarzy). Mamy także prądożerny radar pozwalający dość bezpiecznie nawigować podczas mgły. Są także indywidualne ładowarki do telefonów komórkowych, do baterii kamery i aparatów, do zapasowych, ręcznych GPS-ów, jest przetwornica (daje

napięcie 230 V np. ... do suszarki do włosów – na szczęście nikt nie zabrał takich urządzeń). Prądu na jachcie brakuje, niestety właściciele jachtu Syrenka nie posłuchali dobrych rad i podczas zakupów wielu urządzeń, nie zrealizowano jednak moim zdaniem najważniejszego – elektrowni wiatrowej – małego wiatraka dającego zawsze gdy wieje, około 300 W mocy. To całkowicie wystarczyłoby do uzupełnienia braków w akumulatorach, przedłużając wydatnie ich żywotność. Niestety poprzednicy (płynący tydzień wcześniej) nie ładowali akumulatorów będąc w portach bo ... nie mieli złączki – kabla z wtyczką „niemiecką” i gniazdkiem „polskim”. My kupiliśmy to już pierwszego dnia za równowartość 37 złotych polskich - „wyborowych”.

A teraz kilka słów o nastrojach. W tak długich rejsach jest problemem przebywanie na małej przestrzeni, bez możliwości wyjścia, bez możliwości odizolowania się. Ten problem jest zmorą kapitanów wielu rejsów. Po kilku dniach (około tygodnia) atmosfera staje się „zawieszista” i ... są problemy. A u nas? Nic takiego nawet się nie rysuje. Fajna atmosfera, gitara, śpiewniki, domino (wysypało się dziś), kości, karty i ... rozmowy o wszystkim w gronie fajnych i ciekawych ludzi. Każdy z nas ma inną profesję, inne doświadczenia, inną pracę zawodową, inne spojrzenie na świat. Można rzec – jest super, a ludzie dobrali się jak w korcu maku. Żadnych problemów. Jest też ważny składnik kulturalno – oświatowy. Jeszcze przed rejsem zapowiedziałem, że trzeba zabrać ... książki. Mamy ich na pokładzie ze 20 i ... biblioteka pracuje codziennie, Większość już przeczytana. Nawet ci, co przyznali się, że czytają jedną książkę na ... 5 lat, tu wyrobili normę na lat 20.

Mamy też mały program edukacyjny – rozmowy fachowe o elementach teoretycznych w żeglarstwie. Przez ostatnie 3 dni analizowaliśmy dokładnie meteorologię czytając wszystko co tylko dało się wyczytać, korzystając z prognoz radiowych, sms-owych i innych. Potem nasze teoretyczne przygotowanie porównaliśmy z tym, co dzieje się dookoła jachtu. Można było nauczyć się przewidywać zmiany kierunków wiatrów, oglądać rodzenie się niżów, prognozowaliśmy po wyglądzie chmur i po zmianach ich kształtu, zastanawialiśmy się jak działa ogólnoswiatowy system tworzenia się pogody. Świetna szkoła. Powoli i po cichu jest także realizowany temat – teoria żeglowania w praktyce – zasady doboru żagli, wpływ kierunku wiatru na osiągi jachtu, kierunek fal i ich wpływ na prędkość itp. To mój konik, więc temat jest poruszany bardzo często ... z korzyścią dla wszystkich.

Mamy także małą szkołę języka angielskiego – wszystkie komunikaty meteo są właśnie w tym języku, jest na pokładzie słownik i ... świetnie znający ten język Marcin. Znów wszyscy zyskują na tych zajęciach.

Jesteśmy u wybrzeży Islandii, przeciwne wiatry i przeciwności losu nie pozwalają nam na szybką żeglugę. Zastanawiając się jak to jest, że wiatry wieją, albo nie, odkryliśmy ciekawe zjawiska. Oto gdy w Polsce wraz ze spadkiem ciśnienia atmosferycznego można spodziewać tężących wiatrów, tu – odwrotnie. Gdy ciśnienie rośnie - wiatry zaczynają dość mocno szaleć, gdy ciśnienie spada, robi się ciepło i wiatry zamierają. Zgodnie z danymi z literatury powinniśmy mieć wiatry z kierunków północno zachodnich, czyli dokładnie z kierunku w którym mamy popłynąć. Zapowiada się ciężka żegluga. Jak długo powinno tak wiać ? Pewnie jakieś 500 mln lat. Ale ponieważ żeglarze są bardzo cierpliwi ... dostajemy odkrętkę i... z siłą sztormu dmie w nasze plecy. Żegluga wspaniała, jacht niemal płyka mile z prędkością 7 węzłów, żagle trzeszczą, kadłub łomocze o grzbiety, takielunek śwista w porywach sztormowego wiatru. Załoga podrywa się z koi ... alarm do żagli, dłużej nie wytrzymają. Ściągamy je w bryzgach rozbijanych dziobem fal, najpierw fok marszowy zamieniony zostaje na fok – kliwer, zgrabny, dość mały żagiel do pływania w silnych wiatrach, zwłaszcza gdy woda wyrzyna się z pod dziobu i może wejść na żagiel. Nie ma mocnych, gdy odkosy dziobowe podrywają się na wysokość 2 metrów ... dwie tony wody złapane na żagiel powodują, że ... żeglarze mają zapewnione prace bosmańskie – szycie podartego na kawałki płótna. My nie mamy ochoty ślezczyć nad podartymi strzępami, więc najpierw zamieniamy sztaksła (przedni, trójkątny żagiel), a potem przychodzi pora na zdjęcie grota – naszego podstawowego żagla. Z wielkim trudem jest ściągnięty na pokład i sklarowany. Pozostajemy na małym kliwrze, prędkość – ponad 6 węzłów. I tak ... przez dwie kolejne doby.

Ponieważ jednak żeglarze to taka grupa ludzi, że uparcie dążą do celu, wcześniej, czy później udaje się do niego dotrzeć. Szybka żegluga trwa aż do południowo zachodniego krańca Islandii. Tu występuje ciekawe zjawisko – wypłylenie dna na przedłużeniu pagórków na lądzie. Co kilka mil od brzegu wystaje jakaś skałka, a same płycizny mają około 20 – 30 metrów głębokości. Oczywiście dla nas to nie jest problem, ale zauważa się takie rzeczy na mapach. Na wodzie jednak też widać zmianę głębokości z 200 metrów na 20. powierzchnia morza burzy się i wypiętrza fale strome jak nigdzie, do tego załamują się one jak bałwany na plaży. Z pewnością na ich stromość ma także wpływ to, że jest to miejsce styku dwóch prądów oceanicznych – Golsztromu – dość ciepłego prądu płynącego od wschodnich wybrzeży Ameryki Północnej i labradorskiego – chłodnego prądu płynącego z dalekiej północy. Oba te prądy mają niewielkie odnogi – Golsztrom zakręca nieznacznie wzdłuż południowych wybrzeży Islandii płynąc wzdłuż brzegu na zachód, a Labradorski omija Islandię wzdłuż wybrzeży zachodnich wyspy. Na mieliznach południowo zachodniego cypla wpływają one na siebie wytwarzając dodatkowe podpiętrzenia fal. Czy ta teoria jest słuszna, nie wiemy, ale na pewno woda burzy się jak na górskiej rzece. Zabawa jest przednia, jazda ciekawa, ale nie chciałbym tu być małym jachtem. Po przejściu tego miejsca skręcamy na północ i po 3 godzinach słabnącego wiatru, pojawiają się piękne delfiny. Jeden z nich (młodszy od pozostałych) bawił się z naszym jachtem w sposób czarujący. Ściągał się z nami, przepływał pod kadłubem, wpływał pod jacht w poprzek, pływał na plecach lub bokiem. Po godzinie zabaw, starsze wyraźnie zaczęły go nawoływać, a mały zawinął się i na pożegnanie wykonał kilka wyskoków w całości nad wodę – jak w delfinarium. Przeżycie niesamowite. Po zakończeniu spektaklu pozostało nam około 12 mil żeglugi, ale ... wiatr zgasł do zera. Ostatnie 2,5 godziny musieliśmy popłynąć na silniku. Nasz silnik pomógł niezawodnie i późnym wieczorem, około 2300 naszego czasu (około 2100 czasu miejscowego) stanęliśmy naprzeciw portu. Tu jednak pojawił się problem. Czy mamy stanąć w porcie jachtowym, porcie miejskim, czy przemysłowym. Niestety na miejscu nikt nie zgłosił się przez radio UKF. Po kilkunastu minutach nawoływania odezwało się Radio Reykjavik informując, że ... opiekun portu w Keflaviku jest zajęty i ... nie ma radia. Po kolejnych 20 min. uznaliśmy, że trzeba stanąć w porcie miejskim i podczas podchodzenia pojawił się ktoś z obsługi. Niestety ani pół słowa nie rozumiał w jakimkolwiek znanym języku. Islandzki niestety nie jest zrozumiały dla kogokolwiek. Przypomina mieszaninę norweskiego, duńskiego, angielskiego, może także włoskiego i niemieckiego. Jest to język bardzo bogaty i niezmienny przez blisko tysiąc lat, dlatego jego gramatyka i składnia są niezwykle trudne do nauczenia.



3 minuty po obłożeniu cum pojawiło się dwóch facetów ... mówiących po polsku – ciekawostka? byli to polscy robotnicy, minutę później pojawili się kolejni, ci zabrali naszych przedstawicieli do ... hotelu, pokazując, gdzie można skutecznie prysnąć. Po 10 dniach w morzu ... takie urządzenie było jak najbardziej wskazane. W porcie nikt nie przewidział takich udogodnień, zresztą nie ma tu w ogóle jachtów.

Pojawił się także starszy pan, który mówił w języku angielsko – niemieckim i koniecznie chciał obejrzeć nasz jacht. Z wielkim uznaniem stwierdził, że jest to jacht do pływania po trudnych wodach, a następnie zaproponował obejrzenie jego jednostki, będącej w budowie. W dwie osoby pojechaliliśmy z nim zobaczyć dzieło życia. Jako hobbysta buduje jacht oceaniczny od ... 20 lat. Teraz jako emeryt ma zamiar skończyć go w ciągu roku. Piękna stalowa jednostka do żeglugi w najcięższych warunkach. Miły człowiek obwiał nas także po całym Keflaviku, pokazując wszystkie

ważne miejsca. W tym czasie pierwsza zmiana załogi odwiedziła pobliski hotel robotniczy dla ... Polaków, gdzie można było skorzystać z pryszniców. Potem druga zmiana i klarowanie jachtu. W międzyczasie odwiedza nas kilkanaście kolejnych osób – Polacy. Dla nich to atrakcja i jakaś namiastka dalekiego kraju. Większość nie może uwierzyć, że znaleźliśmy się tu dla rozrywki, turystycznie, za własne pieniądze. Mają zupełnie inne spojrzenie na ten piękny kraj – Islandię. Dla nich to dziwne miejsce. W lecie bez nocy, w zimie bez dnia. Wszystko drogie. Ale generalnie kraj piękny i bogaty. Kolejny dzień to ... bardzo późny poranek. Wstajemy około 1500 naszego czasu i klarujemy jacht. Ekipa brzegowa organizuje w wypożyczalni przyzwoity samochód dla 9 osób. Tanio nie jest, ale tu nic nie jest tanie. Szybko zbieramy się do kolejnego etapu wyprawy – do część lądowej wyprawy „FART Race Islandia 2007”. Plan niezły, choć czas przesunął się niepostrzeżenie. Wczoraj, podczas pierwszego postoju w porcie od wielu dni, świętowaliśmy cudowne ocalenie, szczęśliwe dopłynięcie, brak strat w ludziach i sprzęcie. Jak to zwykle bywa, aby celnicy nie mieli wątpliwości co do ilości wwożonego alkoholu, zmniejszyliśmy jego ilość w sposób znaczący. Wykwintne koktajle z oliwkami, grube cygara, późna noc, choć widno było jak w dzień. Wieczór kapitański trwał chyba do rana, albo w zasadzie do południa następnego dnia. Zwiedzanie Keflavíku (maluńkie miasteczko z mnóstwem Polaków budujących wszystko dookoła), potem serwis jachtu – sprawdzenie żagli, silnika, suszenie materacy. Skalkulowaliśmy wypożyczenie samochodu - wraz z planowanym paliwem wyszło po 130 euro od osoby. Za to mamy 4 dni bez limitu kilometrów na objechanie Islandii. Szczegółowe planowanie trasy także zajęło kilka godzin. Okazało się, że przynajmniej $\frac{3}{4}$ dróg to szutrowe, wąskie, górskie szlaki. Nie jest pewne, czy uda się przejechać samochodem innym niż terenowy. Zobaczymy jutro. W planie jest i wulkan, i gejzer, i lodowiec, i błękitna laguna, ciepłe źródła, jaskinie lawowe, wypływ pary wodnej itp. Plan napięty, ale ciekawy. Teraz okazuje się, że nasze przymiarki do wyprawy w głąb Islandii na piechotę i autobusami komunikacji lokalnej nie sprawdziłyby się, chyba, że mielibyśmy 3 tygodnie na podróż lądową. Dzień pierwszy: najpierw przejechaliśmy tunelem pod fiordem, odwiedziliśmy pola lawowe oraz wodospady w kanionie Barnafoss. Koło Barnafoss, na polu lawowym Hallmundarhraun weszliśmy do jaskini lawowej, lodowe stalagmity a następnie lodowe płaszczyzny utrudniały znacznie marsz w ciemnościach. Następnie obejrzelśmy starą, zamkniętą stację wielorybniczą w fiordzie Hvalfjörður. Wieczorem zrobiliśmy pieszą, trzygodzinną wycieczkę pod wodospady, a następnie założyliśmy biwak w przyjemnych zaroślach koło rzeki.

Dzień drugi: szybki przejazd do Tingvellir – Parku Narodowego, aby najpierw zobaczyć szczeliny w polu lawowym na styku dwóch wielkich, skalnych płyt



kontynentalnych – europejskiej i amerykańskiej. Islandia leży właśnie na styku tych płyt, na przedłużeniu atlantyckiego, podwodnego grzbietu. Właśnie w zwiedzanym miejscu płyty pękają na skutek odsuwania się od siebie w tempie 2 cm rocznie. Obok wspaniałej dla geologów szczeliny międzykontynentalnej znajduje się historyczne, niezwykle ważne dla Islandczyków miejsce – Althing – dawne miejsce obrad parlamentu. Właściwie niedługo po zasiedleniu, od około roku 930 n.e., było to miejsce zebrań wszystkich mieszkańców wyspy. Tak wyglądały początki jednego z najstarszych parlamentów w Europie. Można powiedzieć, że idee republiki powstały właśnie w tym miejscu. Po historycznych rozkoszach, pojechaliśmy obejrzeć Geysir, a po polsku gejzer. Ta nazwa własna została przyjęta na całym świecie jako nazwa zjawiska geotermalnego polegającego na okresowym wypływie (wyrzucie) wody ze szczeliny. Jedno z najwspanialszych miejsc Islandii. Na obszarze



kilkuset metrów kwadratowych znajduje się obszar wysokiej aktywności geotermalnej, a przyroda utworzyła kilka wychodni ciepłych wód. Znajduje się tu gejzer strzelający regularnie co około 5 minut pióropuszem wody na wysokość do około 20 metrów. Widok tego miejsca pozostawia niezapomniane wrażenia. Kolejną atrakcją dnia był nieodległy Gullfoss – „złoty wodospad”. Woda spada tu z 32 metrowego progu w przepaść. Bryzgi wody podświetlone słońcem utworzyły niebiański

obraz – wodospad, słońce i ... tęcza. Jeszcze tego samego dnia przejechaliśmy wspaniałymi szutrowymi drogami w pobliżu aktywnego wulkanu – Hekla, który w 2000 roku zniszczył znaczne obszary zachodnich stoków. Jechaliśmy przez pustynię popiołów i lawy. Równina przecięta dużą rzeką zrobiła niesamowite, księżycowe wrażenie. Na nocleg stanęliśmy na małym kempingu ... bez obsługi, za to z zaimprovizowanym boiskiem do piłki nożnej. Rozegraliśmy mecz ... o godzinie pierwszej w nocy.

Dzień trzeci: atrakcją dnia miał być lodowiec. Ale najpierw odwiedziliśmy wysokie wodospady. Następnie długi marsz pozwolił dotrzeć do Solheimajokull - czoła lodowego języka lodowca Myrdalsjokull. Wywołał w nas niesamowite wrażenia. Po dotarciu do lodu zagrzaliśmy wodę na herbatę (oczywiście z lodu), w celu rozgrzania się. Herbata oczywiście została wzmocniona rumem. Jakże by można przepuścić taką okazję – napić się herbaty z rumem na lodowcu, w dodatku z wody, która pod postacią lodu spędziła ostatnie kilka tysięcy lat. Następną atrakcją dnia to kolejny bardzo wysoki wodospad – Skogafoss z hukiem spadający w dolinę. Po tym często odwiedzanym miejscu przejechaliśmy do odległego miejsca – Krisuvik. Jest to obszar aktywny geotermalnie.



Na powierzchni znajdują się wychodnie wód termicznych w postaci błotnych kociołków, syczących otworów z wydobywającymi się oparami. Cała okolica pokryta była wykwitami minerałów, w tym siarki. Utrzymujący się zapach zgniłych jaj, pochodzący od siarkowodoru wydobywającego się dookoła, utwierdzał nas w przekonaniu, że jest to brama, a jak nie, to choć furka do piekieł. Nic dziwnego, że właśnie Islandia i jej dziwnej natury dały początek „Podróży do wnętrza ziemi” Juliusza Verne’a. To właśnie na Islandii ten wielki pisarz doznał natchnienia i rozpoczął pracę nad swym wspaniałym dziełem.

Dzień zakończyliśmy spacerem na plaży z czarnego piasku nad słodkowodnym, krystalicznie czystym jeziorkiem - Kleifarvatn. Wyglądało przedziwnie, jakby wymarłe, jakby pozostawione przez przyrodę. Być może wynikało to z faktu, iż jeziorko znajdowało się w miejscu znacznej aktywności wulkanicznej, Brak roślin, być może rozpuszczające się w wodzie niekorzystne minerały, być może zbyt młody wiek tej sadzawki. Po tym spacerze wróciliśmy na jacht.

Dzień czwarty: Zastanawialiśmy się jak będzie wyglądać stolica tego surowego kraju, która w dodatku ma niewiele ponad 100 tys. mieszkańców.

I dziś już wiemy. Ale w kolejności. Z rana pojechaliśmy do „Błękitnej Laguny” – miejsca wypoczynku i relaksu. Po trudach żeglugi i intensywnego zwiedzania Islandii należało się nam to bardzo. Jest to miejsce dziwne i ciekawe. Mimo, że powietrze miało temperaturę około 8 stopni, bez trudu wskoczyliśmy do płytkiej, niebieskawo mlecznej, a czasem zielonkawej wody. Wielka sadzawka utworzona została w zwałowisku lawy, a doprowadzona woda pochodzi z około 2000 metrów pod ziemią. Najpierw oddała ciepło w elektrowni, potem w wymienniku ciepła dla potrzeb ogrzewania Reykjavíku, a gdy osiągnęła temperaturę około 60 stopni została wpuszczona do „laguny”.



Oczywiście miesza się tu z wodą chłodniejszą i pozwala leniuchować godzinami. Ponoć ma działanie lecznicze, z pewnością jest to woda siarczkowo – krzemianowa. Zalutuje także czasami zgniłymi jajami (na szczęście prawie nie wyczuwalnie), to oznaka, że unosi się niewielka ilość siarkowodoru. Leniwe leżenie w silnie zmineralizowanej wodzie jest wspaniałe, mały wodospad, sauny, natryski, pieczara i mostki uzupełniają lagunę. Po lenistwie jednak trzeba wyruszać dalej. Jedziemy do stolicy Islandii. Tu oglądamy kilkanaście najważniejszych obiektów. Jednak pierwszym miejscem jest ... dworzec, a dokładnie jego bar. Tu kupujemy pierwszy raz typowo islandzkie danie. A dlaczego na dworcu? Proste – na dworcu ceny nie powalają na kolana. Za połówkę baraniego łba z dynią i puree ziemniaczanym oraz zestawem sałatek (do woli) zapłaciliśmy 1090 koron (około 60 złotych). Ponoć to przysmak miejscowy... nie jesteśmy zachwyceni.



Następnym razem spróbujemy jednak czegoś innego (np. marynowane baranie jędra – także przysmak, ale trudno dostępny). Po obiadku do syta wyskoczyliśmy na miasto zwiedzić centrum, starówkę, port rybacki, port handlowy i jachtowy. Stolica bardzo różni się od prowincji – to w pełni europejskie, nowoczesne miasto. Byliśmy także w magistracie – kontrowersyjnym architektonicznie obiekcie. Na nas wywarł wrażenie – piękna sala konferencyjna z głównym elementem – wielką, wypukłą mapą Islandii. Do tego zawsze czynny punkt informacji turystycznej (mimo, że była już godzina 1900). Obiekt niemal stoi w jeziorze, z jednej strony oblewa go naturalna kilkuhektarowa sadzawka, z drugiej jest kilka fontann, pod wodą !!! których kryje się parking. W centrum miasta mnóstwo knajpek, pubów, restauracji. Wielka zabawa całego miasta właśnie się zaczynała. My niestety z powodu braku czasu nie mogliśmy zobaczyć słynnego, nocnego życia w Reykjavíku. Zobaczyliśmy także port z czekającą lepszych czasów imponującą flotą połowową. Obejrzelismy także szkielet niedużego wieloryba – prawdopodobnie grindwala. Musieliśmy jednak powoli zbierać się i wyjechać na jacht, aby spakować się i przygotować naszą jednostkę do przekazania. Nie chcieliśmy zostawiać następnej ekipy w takiej sytuacji, w jakiej my znaleźliśmy się na początku naszej wyprawy. Po oddaniu jachtu pozostanie nam jeszcze półtora dnia na zwiedzenie pieszo najbliższej okolicy Keflavíku.

Przed przekazaniem jachtu zatankowaliśmy go do pełna (około 80 litrów paliwa oraz około 1 m³ wody). Zawieźliśmy nasze wyposażenie na camping w pobliżu lotniska i oddaliśmy samochód. Tu zdarzyła się bardzo ciekawa sytuacja. Właściciela, ani obsługi wypożyczalni samochodów nie było. Zadzwoniliśmy na podany numer i ...padło pytanie, czy z autem wszystko OK i czy jest zatankowane? Po twierdzących odpowiedziach, poprosił abyśmy wrzucili papiery samochodu oraz kluczyki do czegoś,

co przypominało skrzynkę na listy. Takie zaufanie do klientów nam się bardzo spodobało, ale w Polsce absolutnie byłoby niemożliwie do zastosowania, zaraz rodacy by spuścili paliwo do oporu, a wszelkie uszkodzenia skrzętnie ukryli.

Przekazanie jachtu trwało dość długo, bo chcieliśmy zapoznać następną załogę z wszystkimi newralgicznymi elementami, w tym z metodą smarowania wału śrubowego za pomocą ręcznej smarownicy. Pokazaliśmy także każdy, nawet najdrobniejszy element jachtu i jego wyposażenia. Koło godziny 1600, po oddaniu jachtu zrobiliśmy spacer po ... stoczni (można łączyć pomiędzy stojącymi na pochylniach kutrami, pomiędzy pomostami do slipowania, obok urządzeń i wyposażenia). Dziwny to kraj, w którym nie są znane kradzieże, napady, rozboje. Wszystko można zostawić bez dozoru i nie zginie nawet najdrobniejszy detal. Policji praktycznie się nie widuje, a komisariat w Reykjavíku wielkością nie przewyższał powiatowej komendy w Polsce. Zresztą nie mają i tak nic do roboty. Tu w ogóle nie ma przestępstw. Islandia także nie posiada własnej armii. Może stąd bierze się zamożność kraju, gdyż państwo nie wydaje bez sensu pieniędzy na służby mundurowe, tylko na inwestycje.

Po spacerze – camping, prysznice, karty, piwo, jak zwykle rozmowy niemal do rana, a na następny dzień – zwiedzanie okolicy, przepakowanie bagaży tak, aby zmieścić się w normatywach lotniczych (20 kg bagaż podstawowy i 6 kg podręczny). Składamy także namioty. Mamy trochę problemu z opanowaniem nadmiarowych kilogramów, ale jakoś się udaje. Wieczorem instalujemy się na pięknym terminalu (Okęcie może się wstydzić – nawet ta niby nowoczesna i jeszcze budowana część). Rano szybka bezstresowa odprawa, na bramce magnetycznej dzwoni wszystko, od paska po sprzączki od butów turystycznych. Samolot linii SAS, szybko poderwany przez pilota, pozwolił nam na zobaczenie jeszcze raz Islandii, tym razem z wysokości 11 tys. metrów. Po 3,5 godzinach lądowanie w Sztokholmie, kilka godzin przerwy i odprawa na następny lot. Tym razem niewielkim Embraer-em należącym do polskiego LOT-u miło dolecieliśmy do Warszawy. Tu błyskawiczny skok do taksówki – busa i pędem na dworzec zachodni. Udało złapać się pociąg do Kielc i już około 0100 w nocy wróciliśmy. Po 23 dniach zakończyliśmy wyprawę FART Race Islandia 2007.

Z pewnością na podsumowania będzie jeszcze czas, ale na gorąco można stwierdzić, że wszystkie postawione cele zostały zrealizowane. Podczas wyprawy nie było istotnych awarii, a nasze przygotowanie było właściwe. Zaplanowanie trasy, terminu, a nawet wybór jachtu, wyposażenia biwakowego okazał się właściwy.

Wsparcie dla wyprawy ze strony Pana Wojciecha Łubawskiego – Prezydenta Miasta Kielc oraz Pana Grzegorza Banasia – Wojewody Świętokrzyskiego, a także wsparcie sponsora wyprawy Pana Mirosława Szczukiewicza – szefa i właściciela firmy FART pozwoliło na realizację tej trudnej i wymagającej imprezy. Dobrze i godnie zaprezentowaliśmy nasze miasto, nasz region i nasz Klub zanosząc klubowy proporzec niemal na koło podbiegunowe, do odległych i niedostępnych portów. Udział w przedsięwzięciu regionalnych mediów, a w szczególności gazety Echo Dnia i Radia Kielce pozwoliło nam zaprezentować żeglarstwo w zupełnie innej formie – wyczynu żeglarskiego oraz metody na przeżycie niezwykłych chwil.

Jesteśmy gotowi do podjęcia kolejnych, trudniejszych, a może nawet ekstremalnych wyzwań związanych z żeglarstwem.

Największa wyprawa w historii świętokrzyskiego żeglarstwa została zakończona. Mamy nadzieję podnieść poprzeczkę jeszcze wyżej w ... następnej ... planowanej wyprawie.

Oczami tej, co pierwszy raz ... - przyznaje się Iwona Michta

Z prezentacją, ale przede wszystkim z podziękowaniami spieszę – Iwona Michta - już na początku. Kapitanowi - Jerzemu Ziętałowi - za rejs, który był dla nas wspaniałą przygodą. Załodze - Albertowi Witeckiemu, Andrzejowi Nocuniowi, Władysławowi Herbusiowi - brawa należą się za hart ducha, umiejętność współpracy, kunszt żeglarski, koleżeńskość. Władysław okazał się ukrytym talentem żeglarskim-mimo, że nigdy wcześniej nie żeglował, jak tylko chwycił sterpo prostu popłynął.

Nasza przygoda zaczęła się w piątek przed 19 na dworcu kolejowym w Kielcach, skąd wyruszyliśmy do Świnoujścia przez Kraków. PKP powinny popracować jeszcze nad udogodnieniem siatki połączeń, ale i tak zdumieni byliśmy (dla każdego był to pierwszy kontakt z PKP po latach) jakością podróży, estetyką dworców, pociągów, szybkością i płynnością jazdy. Po całonocnej podróży dotarliśmy do Świnoujścia, które przywitało nas deszczem. Po przeprawie promem i przejściu do portu przejęliśmy jacht **Pantai**. Pokojowo - od Wasyla i Franka, którzy przez tydzień wcześniej zwiedzali polskie wybrzeże Bałtyku. Pantai od pierwszego wejrzenia wzbudza sympatię. Odznacza się wśród wypasionych, "filmowych" jachtów swoim unikatowym, niestylizowanym wyglądem. Przyjął nas gościnnie w swoje progi, przez tydzień był naszym domem.

W niedzielę rano wyruszyliśmy w rejs, którego pierwszym celem był port Hammer na Wyspie Bornholm. Bałtyk, chociaż pogodny i słoneczny, od początku był bardzo rozkołysany, przez co przeżyłam (ledwie) ponad 20 godzin choroby morskiej. Mimo złego samopoczucia trudno było nie zachwycać się żeglowaniem (przez cały dzień płynęliśmy na żaglach) i widokami. Próbowалам przy pomocy rumpla zapanować nad jachtem, ale nawet z pomocą kolegów kiepsko mi szło. Ten rodzaj steru wymaga silnych mięśni rąk. Pod wieczór pogoda zmieniła się, na szczęście ominęły nas dwie burze, ale w oddali widać było czarne chmury, błyskawice, słychać było grzmoty. Oczarowała nas ogromna i intensywna tęcza. Nie zmieściła się nawet w jednym kawałku w kadrze aparatu fotograficznego. W nocy warunki atmosferyczne znacznie się pogorszyły - fale sięgały 2 metrów wysokości, wiał silny wiatr, padał deszcz. Udało się nam jednak nad ranem zawinąć do portu Hammer. Jest to dobrze zorganizowana i klimatyczna przystań dla żeglarzy otoczona zielenią. Na pobliskim wzgórzu króluje majestatyczne ruiny (częściowo zrekonstruowane) jednego z największych średniowiecznych zamków północnej Europy - Hammershus. Z portu prowadzi do niego malownicza ścieżka turystyczna wśród lasów, łąk, na których pasły się nieuwiązane krowy, skał. Szliśmy ową ścieżką do zamku w towarzystwie porywistego wiatru, podziwiając krajobraz. Bornholmska ziemia obdarowała nas swoimi skarbami - czosnkiem niedźwiedzim i szczawikiem zajęczym, które urozmaiciły nasz obiad. Po południu wybraliśmy się na pieszą wycieczkę do pobliskiego miasteczka Allinge. Przewodniki mówią prawdę - jest nastrojowe, z charakterystycznymi domkami doskonale wpisującymi się w klimat wyspy. Miasteczko jest czyste, zadbane, wolne od banerów reklamowych. W przydomowych ogródkach rzadko można było zobaczyć równo przystrzyżoną trawkę, zazwyczaj były to naturalnie wyglądające kompozycje kamieni, traw, ziół, łąkowych kwiatów. Uwagę zwraca budowla z drewna i szkła przeznaczona na działalność kulturalno - artystyczną. Mnie jako „ekologa na wskroś” urzekła przyroda wyspy. Co prawda - za Wikipedią - „Typowym naturalnym biotopem Bornholmu są wrzosowiska pokrywające skały (których najwięcej jest na północy wyspy). Resztki pierwotnych drzewostanów liściastych zachowały się jedynie na wybrzeżach. Dwa główne kompleksy leśne *Almindingen* i *Rø Plantage* zbiorowiskami sztucznymi, powstałymi w wyniku nasadzeń przeprowadzonych w początkach XIXw.”, ale mimo XIX. wiecznej ingerencji, obecnie przyroda jest zostawiona samej sobie i świetnie sobie radzi bez tzw. „pielęgnacji”. Roślinność bornholmska to właściwie te same gatunki, jakie występują w Polsce. Zaskoczył nas jedynie widok drzew figowych w wielu przydomowych ogródkach. Często jednak te znane nam gatunki ze względu na konieczność przystosowania się do lokalnego klimatu, szczególnie w części nadbrzeżnej, wyglądają nieco odmiennie. Np. dęby można określić jako karłowate - są niskie, rozłożyste od samej ziemi. Rzadko wyglądają tak majestatycznie jak polskie. Na wyspie wyznaczone są trasy spacerowe, ale poza nimi nie zauważa się ingerencji człowieka. Na - prawie-wolności żyją kozy, owce, króliki, konie. Prawie, ponieważ mają wyznaczone zagrody, ale są to ogromne obszary, zwierzęta są zupełnie niezależne od człowieka. Nigdzie nie było paśników. W czasie powrotu z Allinge kilka razy musieliśmy się na ścieżce przepychać przez stada kóz lub owiec. Zachwycające są ptaki. Jest ich bardzo dużo, umilały nam pobyt swoim śpiewem i widokiem. Wyspa obsadzona jest dzikimi czereśniami, doszliśmy do wniosku, że pewnie z myślą o ptakach. Jednak dla naszej załogi okazały się również wyśmienitym przysmakiem i dodatkową atrakcją podczas pieszych wędrówek. Nie trafiliśmy w miasteczkach na targi warzywne, a w sklepach - wiadomo

– smętne owoce i warzywa zafoliowane i zaplastikowane. Żywność jest droższa niż w Polsce- np. chleb kosztuje ok. 6 zł, wędzony śledź (sztuk 1), kawałek chleba z masłem + piwo to wydatek ok. 65 zł. Jednak najdroższy chleb - ok.15 zł - kupiliśmy na wyspie Christianso, na którą „zajrzeliśmy” w drodze z portu Hammer do portu Nexo, opływając wyspę wzdłuż północnego brzegu. Christianso to właściwie zespół sześciu wysepek o wspólnej nazwie Ertholmene. Wyspa o nazwie Christianso jest największa, połączona mostkiem z mniejszą wyspą- Frederikso. Jedynie one zamieszkane są przez ludzi. Pozostałe wysepki to rezerваты ptaków i fok. W XVII wieku król duński Christian V rozpoczął tu budowę fortu obronnego, jednak po 1850 r. zaczął tracić na znaczeniu. Po epidemii cholery wyspa zupełnie opustoszała, dopiero około 1900 roku zaczęli się na wyspie osiedlać rybacy. Obecnie na wyspie mieszka ok. 100 ludzi. Utrzymują się głównie z turystyki, połowu i przetwórstwa ryb. Na wyspie obowiązuje zakaz budowy nowych budynków oraz ruchu kołowego. Charakterystyczne są niewielkie, a niektóre całkiem małe domy z kamienia i zadbane ogródki warzywne obok nich. W stanie „wolnorosnącym” znaleźliśmy natkę pietruszki, która oczywiście uświetniła nasz obiad. Uwagę zwraca wiele oczek wodnych, w których zbiera się deszczówka, ponieważ słodka woda jest tu dobrem deficytowym. Najokazalszą kamienną budowlą na wyspie jest okrągła strażnica Lille Tarn, gdzie obecnie znajduje się muzeum z lokalnymi zbiorami, postaciami historycznymi, wyposażeniem militarnym fortu. Zwiedzanie wysepek zajęło nam niecałe 4 godziny. Następnym celem naszej wyprawy był port Nexo. Początkowo słoneczna i ciepła pogoda znowu nam się popsuła- wzmógł się wiatr i zaczął padać deszcz. W jego strugach wpłynęliśmy do Nexo. Następnego dnia odpoczywaliśmy na łajbie, ponieważ bezustannie lało. Po południu jednak, mimo opadów- od kapuśniaczka do ulewy – wyruszyliśmy na zwiedzanie miasteczka i okolic. Nexo to druga na Bornholmie pod względem liczby mieszkańców (ok 4000) miejscowość i największy port rybacki. Znajduje się tu przetwórnia ryb. Najstarszym zabytkiem architektury, który ocalał podczas bombardowań radzieckiego lotnictwa jest kościół Nexo Kirke. W miasteczku mieszkał duński pisarz- Marin Andersen Nexo, który napisał powieść pt. „Pelle zwycięzca”. Przed domem,



w którym mieszkał pisarz stoi jego pomnik. Atrakcją Nexo jest również cieplarnia z tropikalną roślinnością i żywymi motylami- „Bornholms Sommerfuglepark”, ale tam nie byliśmy. Dla polskich żeglarzy udogodnieniem jest Polka z Kołobrzegu mieszkająca i pracująca w portowym sklepie z asortymentem turystycznym, gdzie odbywa się również obsługa portu. Mówi w pięciu językach, jest bardzo miła, życzliwa i profesjonalna. Nadmienić należy, że na wyspie, z powodu dużej liczby turystów z Polski, w wielu miejscach można spotkać się z naszym językiem - są broszury i przewodniki wydawane po polsku, automaty do sprzedaży biletów portowych mają polskie menu. Nie spotkaliśmy jednak Duńczyka, który znałby chociaż podstawowe słowa naszego języka. Najdzielniejsi załoganci (czyli Andrzej i ja) wybrali się

na dalszy spacer na południe od Nexo- w stronę miejscowości Balka i Snogebaek. Znaczną część trasy pokonywaliśmy piaszczystymi plażami. W morzu, mimo deszczu i wiatru, kąpali się ludzie. W okolicach Balki znajduje się rezerwat ornitologiczny- Hundsemyre. Z drewnianego domku- ambony obserwowaliśmy mewy, kormorany .Była to już środa, właściwie mieliśmy wracać do Polski i popływać wzdłuż naszego wybrzeża. Jednak niesprzyjające wiatry zmieniły nasze plany, Bałtyk „uwięził” nas na wyspie. Mimo że czwartek przywitał nas ciepłem i słońcem na lądzie, na morzu , według informacji pogodowych piętrzyły się niemal czterometrowe (?) fale, wiał silny przeciwny do kierunku płynięcia wiatr, padał deszcz. Na wyspie wiało więc od morza, ale była to dodatkowa atrakcja spaceru, na który wybraliśmy się tym razem na północ od Nexo. Odwiedziliśmy Aarsdale, gdzie podziwialiśmy zbudowany w 1877r. wiatrak Aarsdale Mole. Nadal mieli mąkę w kamiennych żarnach, napędzany jest jedynie siłą wiatru. Obok wiatraka znajduje się pracownia rzemiosła artystycznego, w której powstaje biżuteria i różne przedmioty z granitu. W Aarsdale spróbowaliśmy też wędzonego śledzia. Następnie udaliśmy się do oddalonego o ok. 3 km Svaneke ,które, według przewodnika wyróżnia się największą liczbą słonecznych godzin w całej Danii. Jest tu port, wędzarnie, mnóstwo turystów. Nie zabawiliśmy w miasteczku długo,w drogę powrotną do Nexo ruszyliśmy tą samą trasą, którą przyszliśmy- wzdłuż wybrzeża. Wędrówka była fascynująca również z powrotem- bujna roślinność, piękne widoki, skały, śpiew ptaków, czyste powietrze..... To był fantastyczny dzień. Wieczorem zaczęliśmy się i Pantaia szykować do powrotnej żeglugi. Według informacji pogodowych miała się na chwilę poprawić pogoda na morzu. Wy płynęliśmy ok. 22. Na początku wiało i padało, później tylko wiało, ale nieustannie „nam w dziób”, płynęliśmy więc całą drogę na silniku, wspomagając się jedynie żaglami. No i oczywiście nieźle huśtało. Tym razem obyło się jednak bez choroby morskiej. Nad ranem morze przeistoczyło się nagle w spokojne jezioro, świeciło słońce, wiatr zupełnie ucichł. Przy brzegu, na wysokości Wolina, znowu zawiało zimnym wiatrem, dlatego do Świnoujścia wpłynęliśmy w piątkowe popołudnie w ciepłych kurtkach i sztormiakach, podczas gdy ludzie na brzegu opalali się w kostiumach kąpielowych. Wieczorem wybraliśmy się na koncert w ramach Świnoujskich Wieczorów Organowych w kościele pw. Chrystusa Króla. W sobotnie przedpołudnie odwiedziliśmy świnoujskie plaże, Fort Anioła, gdzie można kupić fantastyczną biżuterię z bałtyckiego bursztynu i srebra wykonaną przez polskich artystów, pochodziliśmy po części hotelowo-kurortowej miasta. Później pozostało nam już tylko pakowanie się, sprzątanie i pożegnanie naszego przez tydzień, dzielnego Pantaia. Relacja z następnej bałtyckiej wyprawy Pantaiem... mam nadzieję, że już niebawem.



Po greckich wodach... - relacjonuje Jerzy Ziętał

Jacht ΚΩΣ 49,3 odebraliśmy 3 października w Alimos - Ateny. Podobnie jak i pozostałe cztery załogi z naszego klubu. Charterowany przez nas jacht swoją służbę na morzu zaczął pewnie z dziesięć lat temu. Ale prezentował się nawet przyzwoicie. Najpierw wypadła do wody zespolona lampa przednia. Później przydzielona najlepsza kabina w przedniej części jachtu dla Ewy i Eli stała się przyczyną, niemalże, ich rezygnacji z rejsu. Okazało się, że materace są mokre, a na ścianach występują wodne zacieki. Było podejrzenie, że jacht przecieka. Co jakiś czas pokazywały się inne cudeńka. Kres tym niespodzianką położyło szkolenie o tym co na jachcie trzeba

i jak robić, aby było bezpiecznie. Po niewielkim „utrwaleniu” wiedzy jacht oceniliśmy, że jest do wzięcia i powinien nas zawieźć tam gdzie będziemy chcieli. Zaopatrzenie na trzy dni obiadowe i kilka śniadań, zabrane z kraju, zaształowaliśmy. Jeszcze tylko wywieszenie rozkładu wacht i możemy płynąć. Pierwszy port to Epidawros. Jak zwykle w tym porcie był kłopot ze znalezieniem kawałka kei do cumowania. Ale w takich warunkach wszyscy sobie pomagają i gdzieś tam się przytuliliśmy. Później kąpiel na miejskiej plaży, do której podpływaliśmy „dingą” z ciągle psującym się silnikiem. Kąpiel w hotelu po zapłaceniu 2 euro. W porcie nie ma żadnych sanitariatów i właściciele hoteli użyczają łazienek potrzebującym żeglarzom. Kolacja z „owocami morza” i wino wynagrodziła drobne niedostatki i pierwsze mile na wodzie. A żeglowało się pięknie przy średniej sile wiatru ale w pięknym słońcu, widokach wysp i w oddali Aten i Pireusu.

Następne porty zatoki Argolidzkiej to Poros, Spetsos. Po drodze kąpiel w zatoce w ciepłutkiej krystalicznie czystej wodzie.

Naszym celem była wyspa Hydra. Tam czekała na nas Agnieszka i jej tawerna „Zefiros”. U Agnieszki bywaliśmy już na rejsach w poprzednich latach. Ale aby zwiedzić wyspę i pójść na kolację najpierw trzeba było przycumować, co na Hydrze nie jest łatwe. Mało miejsca, duży ruch w małym porcie, dno którego nie trzyma się kotwica lub płące z innymi kotwicami i łańcuchami spowodowało, że szukając miejsca kilka razy przymierzaliśmy się do cumowania. Ostatecznie stanęliśmy „w tratwie”, w północnej części portu. Od strony morza. Na wyspie i w porcie jest na co popatrzeć. Domki na stokach gór ustawione kaskadowo. Białe ściany i czerwone dachy w mocnym słońcu tworzą widoki dla nas niecodzienne, piękne widoki. Przyjemnie na to wszystko popatrzeć ale mieszkać tu dłużej, bez naszej zielonej przyrody lub jesiennych deszczy czy śnieżnych zim ??? Po zwiedzaniu i kąpeli wśród skał w „miejskim” kąpielisku, niedaleko portu poszliśmy do tawerny prawie w trzy załogi; Jacka/Marcina, Bartka i Nasza. Prawie trzydzieści osób. Stoły były już ustawione. Kilogramy wina na stole i zaczęło się jedzonko. Rybki, kalmary, ośmiorniczki, krewetki i inne już przyprawione do jedzenia morskie żyjątko. Agnieszka troszczyła się o nas ciągle pytając co jeszcze podać do jedzenia. Natomiast jej mąż zajął się tylko przynoszeniem kilogramów wina. Na reakcję nie trzeba było długo czekać. Za namową gościnnej rodziny Agnieszki zaczęliśmy tańce i naukę zorby. W różnym stopniu opanowaliśmy ten taniec – raczej chodzenie. Atmosfera była coraz to cieplejsza, gorąca i z powodu braku miejsca na parkiecie/podłodze gospodarz zaproponował tańce na stołach. Nie pamiętam, ale chyba nikt z naszych nie spróbował wchodzić na stół. Gospodarzowi szło nieźle.

Do czasu gdy Agnieszka zorientowała się, że mąż interesuje się naszymi dziewczynami. No i od tego czasu zabawa zaczęła stopniowo tracić na intensywności aż (było już późno) trzeba było kończyć i wracać na jacht. Pożegnania trwały długo bo gospodarze byli bardzo zadowoleni i szczęśliwi, że odwiedzili ich rodacy Agnieszki. W czasie pożegnań tawerna na koszt firmy „wydała” jeszcze kilka kilogramów wina. Było to prawdziwe, gościnne przyjęcie. Nasza załoga, dziesięć osób, najedzona, wytańczona i ugoszczona sporą ilością wina wypłaciła z kasy jachtowej tylko 80 euro



! Za taki wieczór. Za wspaniałą gościnność i atmosferę. Za nabycie umiejętności tańczenia zorby ? !!!! Trzeba tam jeszcze popłynąć. Tawerna Zefiros na Hydrze. U Agnieszki.

Po odejściu z Hydry to już było tylko pływanie. Byliśmy w tym naszym klubowym rejsie w pięć jachtów. Odwiedziliśmy jeszcze Spetsos i Aeginę. Wszędzie było wspaniale. Ale nic nie przebije przygody na Hydrze. Akropol jest piękny swoją wiekową przeszłością. Każda prawie wyspa to wspomnienie

Iliady, Odysei, historii Grecji i wspaniałej starożytnej kultury. Dla tych walorów, pięknego błękitnego i ciepłego morza warto tam popływać. Siedem dni w Grecji to trochę mało. Ale może następne rejsy będą dłużej trwały?! Przed odlotem do kraju, w hotelu Ikaros do takiego wniosku doszła załoga jachtu ΚΩΣ 49,3; Ela, Ewa, Justyna, Kasia, Albert, Andrzej, Paweł, Wit, Zbyszek i ja Jurek. Do zobaczenia na wodach Grecji w rejsach z KM Horn.

Ekspedycja „Wyspy Sołoweckie” – relacjonują Zenon Mach i Piotr Jasiński, redakcja Adam Rogaliński

4 etapy, 9 uczestników, 2 kapitanów, przebyte 2816 mil morskich, pod żaglami – 380 godzin, na silniku – 325 godzin, postoju – 483 godziny, średnia prędkość 4,0 węzły. Do tego niesamowite wrażenia, poczucie wykonania świetnej żeglarskiej roboty, poczucie realizacji czegoś nowego i nie powtarzalnego. A co ważne rejs ten pokazał, że niemal nie możliwe da się zrobić, jeśli się tylko chce. Pragnieniem uczestników wyprawy było przepłynięcie niemal niedostępnego dla żeglugi kanału Białomorskiego. W dwie strony nie robił tego jeszcze żaden jacht, przynajmniej nic o tym nie wiemy.

Etap I. Data: 25.05-2013 + 08.06-2013

Załoga: **Zenon Mach (kapitan), Andrzej Niepielski**

Na żaglu: **137** h. Na silniku: **91** h. Postoju: **111** h. Przepłynięto: **891** Mm., ze średnią prędkością **3,9w**. Odwiedzony porty: Gdańsk, Liepaja, Tallinn, Vergi, Sankt Petersburg.

Etap II. Data 08.06-2013 - 22.06-2013

Załoga: **Ryszard Kamiński (kapitan), Grażyna Kamińska, Piotr Jasiński, Elżbieta Jasińska, Helena Gawlikowska**

Na żaglu: **283** h. Na silniku: **85** h. Na postoju: **163** h. Przepłynięto: **569** Mm., ze średnią prędkością **4,7w**. Odwiedzony porty: Sankt Petersburg, rzeka Newa, Jezioro Ładoga, rzeka Świr, Jezioro Onega, Kanał Białomorski, Białomorsk.

Etap III. Data 22.06-2013 - 07.07-2013

Załoga: **Zenon Mach (kapitan), Hubert Długosz, Jerzy Ziętał**

Na żaglu: **48** h. Na silniku: **134** h. Na postoju: **186** h. Przepłynięto: **689** Mm., ze średnią prędkością **3,8w**. Odwiedzony porty: Białomorsk, Wyspy Sołoweckie (Morze Białe), Kanał Białomorski, Jezioro Onega, Wyspy Kiżi, rzeka Świr, Powienieck, Podporoże, Lodowy Polski Most, Jezioro Ładoga, Wyspy Vallam, Sliselburg, Sankt Petersburg.

Etap IV. Data 07.07-2013 - 14.07-2013

Załoga: **Zenon Mach (kapitan) /rejs samotny !!!/**

Na żaglu: **160** h. Na silniku: **15** h. Na postoju: **23** h. Przepłynięto: **667** Mm., ze średnią prędkością **3,8w**. Odwiedzony porty: Sankt Petersburg – Gdańsk

Etap I był poświęcony zapoznaniu się z jachtem, jego możliwościami i wytrzymałością. Na początku wiatr S-SW 6-7 B dawał się we znaki małej załodze. Niezła karuzela. Na samym fokowi osiągnęto 7- 8 węzłów. Później flauta przeplatała się z mgłą. Pierwszy port to Liepaja. Wejście odbyło się nocą. Załoga miała ogromne szczęście przy wejściu do portu, gdyż w główkach (wejście „A”) leżał zatopiony kuter rybacki. Jacht uratowała czujność i znajomość j. rosyjskiego. Kapitan portu rozmawiał tylko po łotewsku i rosyjsku. W załodze ze znajomością łotewskiego nie było najlepiej.

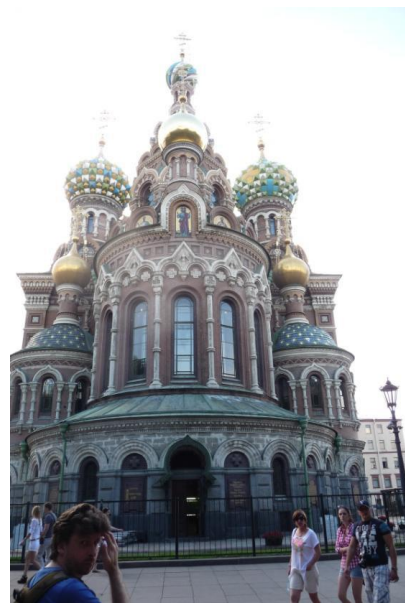
Miasto piękne, z charakterystyczną polską XVIII – XIX w. zabudową (dawna Lipawa). Ludzie bardzo mili. W sklepach drożyzna. Ceny 20 -30 % wyższe niż w Polsce. Następny przeskok - do Tallinna. Na początku tylko na silniku (znowu flauta), później na wejściu do Zatoki Fińskiej niezła zabawa. Temperatura wody spadła do 2 st. C., powietrza chwilami też była niewiele wyższa. Ze stalowego kadłuba jachtu zrobiła się lodówka. Wachty po 60 minut, bo tyle można było wytrzymać wewnątrz ! Do tego doszedł przeciwny wschodni wiatr 4-5 B (w szkwałach 6-7). - Na podejściu do Tallina otuliła nas mgła i ustąpiła tuż przed

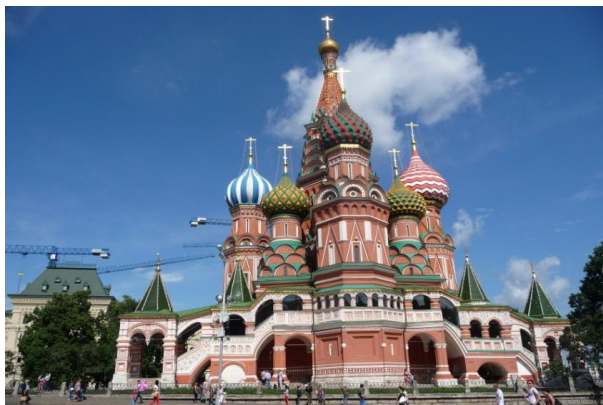
wejściem do portu. Już w zaciszu mariny temperatura szybko wzrosła do 28 st. C ! Dowiedzieliśmy się, że jesteśmy jednym z pierwszych zagranicznych jachtów po ustąpieniu lodów (ustąpiły podobno w połowie maja !). Tallin jest godny polecenia każdemu. Średniowieczna starówka zadbana i dobrze utrzymana. Dużo sklepów, kawiarni i restauracyjek. Wszędzie mnóstwo finów, którzy zaopatrują się hurtowo w alkohol. Nie dziwi to, ponieważ Helsinki są „za rogiem”, a ceny na alkohol w Finlandii są chyba z księżycą. W Tallinnie jest duża baza promowa. Co chwila odchodzą i przychodzą promy do i z Helsinek. Dla jachtów najwygodniejszym miejscem postoju jest marina miejska. Jednak nie łatwo do niej trafić po ostatnich przebudowach portu. Trzeba płynąć przez część „promową”. W locji nie naniesiono jeszcze poprawek. Port jachtowy – olimpijski – jest prawie 10 km za miastem, zatem, gdy się chce zmienić załogę lub pozatapiać różne sprawy w centrum lub przyjemnie spędzić czas w przerwie w rejsie, warto stanąć przy nabrzeżu miejskim.

Następny odcinek – do miejscowości Vergi, ostatni estoński port, w którym można zrobić odprawę celno - paszportową przed opuszczeniem UE. Porcik, a właściwie przystań jest ukryta na terenie Parku Narodowego „Vergi”, o czym dowiedzieć się można dopiero po zacumowaniu. To miejsce wynagradza wszelkie trudy dotychczasowej żeglugi. Już samo podejście robi wrażenie. Przepiękny wschód słońca, które wcześniej schowało się na ok. 1 godz. długiej nocy. Był to już przedsmak „Białych Nocy”. Do tego wspaniały, zalesiony brzeg z plażami upstrzonymi olbrzymimi głazami narzutowymi. „Odprawy” celnej i paszportowej dokonała pani, która przyjechała na rowerze, po cywilnemu. Zabrała paszporty i wróciła po ok. 30 minutach. Gotowe, można ruszać, ale naprawdę nie chce się, gdy spogląda się na otaczające tereny.

Wyruszyliśmy ok. 14.00 już bezpośrednio do Petersburga. Trochę na żaglach, trochę na silniku. Po przekroczeniu granicy morskiej Rosji zgłosiliśmy „Trafikowi Petersburg” naszą pozycję i planowaną marszrutę. Uzyskaliśmy na nią zgodę, a na zapytanie czy mamy jeszcze zgłosić się do „Pogranicznej Ochrony” usłyszeliśmy „Nie nada, dyżurtie na kanale 74”. No to dyżuriliśmy... Znaleźliśmy malutkie przejście poniżej wyspy... Na miejscu okazało się, że nie ma żadnej z kilkunastu pław oznaczających dosyć kręte przejście (!), a wkoło całkiem spora ilość wraków. Alternatywą było wycofać się i popłynąć na tor wodny pod wyspę Gogland. To jednak wiązałoby się ze stratą ponad doby. Na szczęście mieliśmy sprawną sondę, ołówek, mapę, plotter i jakoś znaleźliśmy początek przejścia. Dalej trzeba było płynąć wolno z mapą w rękę, obserwować kolor wody i po niecałych dwóch godzinach byliśmy po drugiej stronie. Niezła dawka adrenaliny! Miejscami przejście miało szerokość poniżej 100 metrów. Nasza radość nie trwała jednak zbyt długo. O godz. 09.20 rosyjska Straż Graniczna dokonała „abordażu” na jacht. Okazało się, że wywoływali nas wielokrotnie na swoim kanale „10”, a myśmy „dyżurili” na 74. Wyjaśnianie i pisanie różnych protokołów trwało do godz. 15.00.

Dowiedzieliśmy się, że specjalnie zdjęli wszystkie znaki, żeby nikt tamtędy nie pływał. Dowódca pograniczników w stopniu komandora osobiście dopytywał się, jakie to mamy specjalne (w domyśle szpiegowskie) przybory nawigacyjne i gdzie chowamy kil, bo przecież tam jest 0,5 m głębokości i w ostatnich latach nikomu nie udało się przejść. Wysłać by go trzeba na kurs nawigacji do Kielc. Okazało się, że jachty tak jak duże komercyjne statki do Rosji mogą wpływać tylko torem wodnym. Zapomnieli tylko ogłosić to braci żeglarskiej. Locja też o tym nie mówi. Do odprawy celno - paszportowej skierowano nas do fortu Kronsztad na wyspie Kotlin, a nie jak jest napisane w locji „Dworzec Morski”. Totalny bałagan, na celników czekaliśmy ponad 12 godzin! Odprawa jachtów była dla nich wyjątkowo „egzotyczna”. Po przepłynięciu 28 Mm Kanałem Wewnętrznym, zacumowaliśmy w marinie „Kristowski Jacht Klub”. Dwa dni zwiedzaliśmy Petersburg. Wycieczki





zorganizowali przyjaciele, którzy pomagali nam w organizacji wyprawy. Nawet jak ktoś był w Petersburgu to jednak miasto to za każdym razem zachwyca i zadziwia. To faktycznie „Paryż Północy”. Tylko ładniejszy. Ermitaż, Peterhoff, parki, twierdza Pietropawłowska, Sobór „Spasa na Krawi”, Newa, zwodzone mosty, Carskie Sioło.... długo by wymieniać. No i Białe Noce. To tylko minimum z tego, co należy zobaczyć. W sobotę 8 czerwca przyjechała ekipa II etapu.

Szybka wymiana załóg i zakończenie przygody będącej wstępem do wyprawy „syberyjskiej”.

Wyprawa na północ Rosji zaczęła się od wpadki gospodarzy. Życzliwi Rosjanie, mimo, że obiecali, nie dostarczyli map rejonu, gdzie mieliśmy pływać: Valan, Kiži, wyspy Sołowieckie, Kem. Nasze pomoce nawigacyjne to były zdjęcia z monitora laptopa i szkice zrobione z mapy – nie masz mapy to sobie narysuj – kto to powiedział?

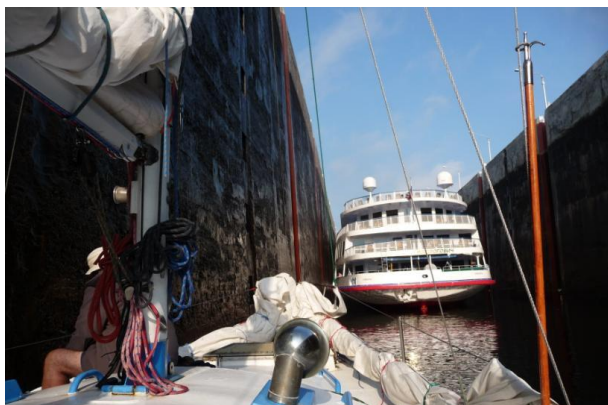
Także zaopatrzeniowiec nie koniecznie wszystko zabezpieczył. Różnorodność produktów kulinarnych nie szokowała zbytnio. Nasze zapasy na 2 tygodnie na 4 osoby: fasolka 4 słoiki, gołąbki 2 słoiki, pulpety 2 słoiki (miało jeszcze z tego zostać na 3 i 4 etap), dużo konserw, ze dwie kiełbasy podsuszane, ok. 6 bochenków chleba (połowa spleśniała), kotlety sojowe – nikt się za to nie brał, dużoooo gorących kubków, które nie znalazły uznania społecznego – raczej do zastosowania na przelot przez Atlantyk, trochę dżemów, kasza itd. Zabezpieczyliśmy dodatkowo duży i średni baniak paliwa /jakieś 40 litrów, poza tym w zbiorniku – 110 l/ z zaleceniem „dojedziecie na tym do Białomorska”!

W niedzielę w nocy otworzyli „dla NAS” mosty na Newie i przepłynęliśmy przy pomocy dwóch pilotów jeden trzeźwy, drugi ...% czyli trzeźwy inaczej. Przed każdym mostem należało uzgodnić z dyspozytorem przejście. Ruch statków był bardzo duży. Tak samo duży ruch zastaliśmy na całej trasie, aż do kanału Białomorskiego. Na kanale zaś widzieliśmy może ze 3 - 4 statki przez 3 doby.

Codziennie należało zadzwonić do naszego opiekuna „TRAFIC” i zgłosić gdzie nocujemy, rano także telefon, że wypływamy. Robiliśmy to bez względu na porę dnia i dzień tygodnia. Jeśli nie odebrał to jego strata.

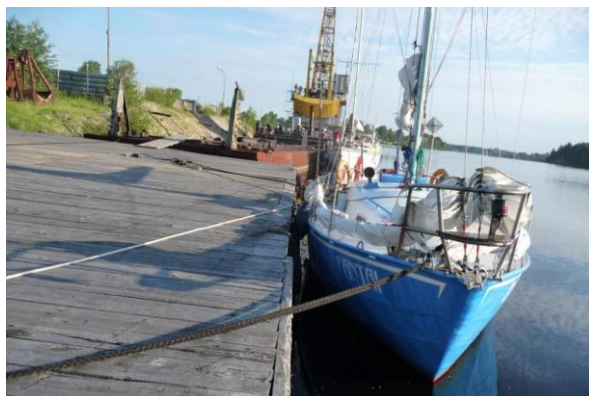
Rzeka Newa, jezioro Ładoga, rzeka Świr i jezioro Onega mają dobre oznaczenia szlaku wodnego. Znaki nawigacyjne dobrze utrzymane, oświetlone. No i wspaniałe daczki na brzegach Newy...

Na tym odcinku oraz na kanale brak jest możliwości zatankowania pitnej wody, mieliśmy tylko to, co w baniakach ze sklepu – 30 litrów i w zbiornikach – 260 litrów. Po paliwo /bo się jednak kończyło/ życzliwy rosjanin zawoził nas własnym samochodem na stację benzynową – 20 km. Po wypłynięciu na jezioro Onega zawrócił nas dyspozytor z powodu złej pogody: wiatr 15m/s i fale 2m. Następnego dnia na wyspie Kiži spotkaliśmy jednego Polaka, który się dziwił, że tak szybko tu

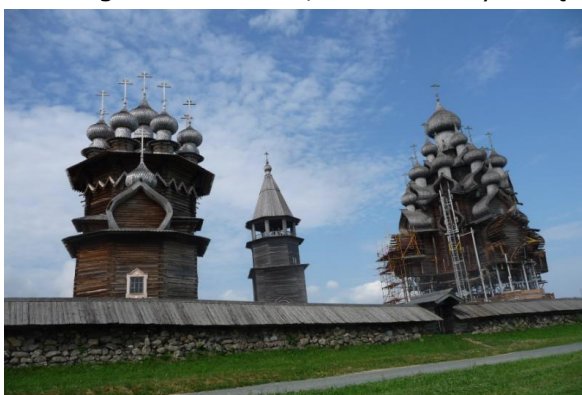


przypłynęliśmy. Statkiem wycieczkowym płynął tydzień. Poprzedniego dnia tych dużych statków nie wypuścili z Kiži z powodu tej samej złej pogody. Pierwsza służa Kanału Bałtycko-Białomorskiego powitała nas napisem informującym, że obchodzimy w tym roku 80 rocznicę budowy. Przed każdą służą na odpowiednim kanale radia rzecznego (ros. RACA) należało się zgłosić do dyspozytora służby, on podawał kiedy możemy wpłynąć do służby i którą

burtą słuzujemy. Każda śluza była podwójna, czyli składała się z 3 par wrót i tak na każdej pokonywaliśmy różnicę poziomu ok. 10 m. W śluzie cumuje się do jednego haka który jest zamontowany na pływaku. Pływak znajduje się we wnęce ściany śluzy. Na kanale znaki nawigacyjne są znacznie gorzej utrzymane niż na rzekach i niestety nieoświetlone. My płynęliśmy non stop przez 1,5 doby. W części śluz były remonty, co prawda śluzy były czynne, ale prace remontowe nie ułatwiały przeprawy. Niestety nie ma już słynnej śluzy, wykonanej w całości z drewna. Ten zabytek i konstrukcyjny ewenement nie przetrwał próby czasu i dziś w tym samym miejscu jest typowy, betonowy obiekt hydrotechniczny.

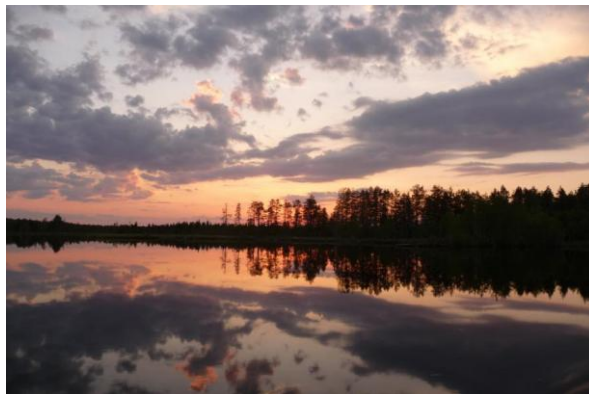


Powrotną drogę - 700 km pociągiem z Białomorska do Petersburga pokonaliśmy w 17 godzin. Dobrze, że mieliśmy leżące miejsca i pościel – bez zastrzeżeń. Bez problemu na małej stacji w Białomorsku wymienili nam internetowe rezerwacje na bilety. A te są piękne niczym obligacje Skarbu Państwa. To dodatkowa pamiątka z wyprawy.



Kolejna ekipa – trzeciego etapu z Petersburga do Białomorska dojechała pociągiem relacji Sankt Petersburg – Murmańsk. Niezapomniane przeżycie spędzonych 17 godzin w wagonie „plac kart”, tzn. wszyscy pasażerowie (ok. 80) w jednym dużym przedziale

z kuszetkami. Wcześniej każdy widział to tylko na filmach. Po zrobieniu niezbędnych zakupów prowiantu i paliwa wyprawa ruszyła na Morze Białe. Cel – Wyspy Sołoweckie. Zimno i gęste mgły nie specjalnie chciało przepuścić żeglarzy. Ale mimo braku dokładnych map (nie dowieźli nam) załoga była uparta. Zaskoczeniem były pływy sięgające 150 cm. Przy nabrzeżu miejskim oprócz polskiego jachtu, cumowały tylko 2 inne jednostki, jeden jacht rosyjski i jeden norweski. To właśnie na wyspach Sołoweckich powstał pierwszy obóz koncentracyjny. Obecne władze zwróciły Cerkwi Prawosławnej wszystkie obiekty. Oprócz odbudowy i restauracji cerkwi powstaje tu także muzeum. Zabudowa w stylu „Kremla” robi duże wrażenie. W czasach powojennych, w gułagu więzieni byli budowniczowie Kanału Białomorskiego.



Osiągnęliśmy 61 równoleżnik i mogliśmy wracać. Przed nami Kanał Białomorski łączący morze Białe z jeziorem Onega, dalej jezioro Ładoga (największe jezioro w Europie !), rzeki Świr i Nawa, wyspy Kiży na Onedze i Vallam na Ładodze. Już sam Kanał Białomorski ze swoimi 19 śluzami wynoszącymi jacht na 103 m n.p.m., a następnie opuszczający o 95 m robi niezwykle wrażenie. Tam, gdzie nie ma ludzi przyroda jest nieskazitelnie czysta. Rzeki Świr i Nawa ze swoimi mostami i rwącymi nurtami niczym rzeki górskie też nie pozwolą o sobie zapomnieć. Momentami płynęliśmy z prędkością przekraczającą 10 węzłów nad dnem, ale ledwie 4 względem wody. Trudno sobie wyobrazić pływanie w przeciwną stronę przy takim nurcie mając

nie zbyt mocny silnik, a przede wszystkim nie mając wiedzy o rzece i możliwościach wykorzystania nurtów wstecznych, zastoisk, usytuowania rozlewisk, przemiałów itp.

Miejsca kultu prawosławnego na wyspach Kiži i Vallam robią ogromne wrażenie. Można porównać każde z nich do naszej Częstochowy, tylko... są parokrotnie większe.

Wyprawa w te tereny to niezwykle przeżycie, warto tam wrócić. Mimo, że jest niestety dosyć kosztowna to warto ją zorganizować i odbyć. Dotychczas było tam niewielu cudzoziemców, ledwie kilka polskich jachtów przepłynęło kanał, a w dwie strony przed nami jeszcze nie przepłynął prawdopodobnie nikt.

Po zacumowaniu w Petersburgu Jurek z Hubertem zmustrowali, a Zenon zabrał się do przygotowania ostatniego etapu. Uzupełnianie prowiantu, paliwa i wody trwało cały dzień. W niedzielę o godz.09.00 jacht z jednoosobową załogą wypłynął do fortu Kronsztad na odprawę. Jak zwykle bałagan z celnikami. „Wrota” Pantai osiągnął dopiero o 17.20. Sam przelot był o tyle trudny, że w Zatoce Fińskiej były wiatry zachodnie (a jakże by inaczej!). Na wysokości Tallinna wiało ponad dobę 7-8 B. Zenek myślał już, aby schować się do portu. Tylko nie byłby to już samotny rejs non stop. A takie zrobił założenie. Może nie wielki wyczyn na skalę światową, ale na początek to i tak sporo. Upór Neptun wynagrodził w miarę słoneczną pogodą oraz wiatrami wiejącymi w plecy. Ciekawym doświadczeniem było tygodniowe żeglowanie bez samosteru, zdając się tylko na rumpel. Zenek wyszczuplał w tygodniowym rejsie jak nigdy. Ale szczęśliwie 14 lipca 2013 r. o godz. 16.10 dopłynął do Gdańska. Wspaniałe doświadczenie na „żelaznym” jachcie. Był załogantem, wybacział błędy, pomagał w żeglowaniu, świetnie spisał się w trudnych warunkach, a część mieszkalna pozwoliła na doskonały wypoczynek.

Bibliografia:

1. Dzieje żeglarstwa polskiego, Włodzimierz Głowacki, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1989
2. Polskie jachty na oceanach, Aleksander Kaszowski, Zbigniew Urbanyi, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981
3. Wyprawa Żeglarska „FART Race – Islandia 2007” Adam Rogaliński, Marcin Banach, Wyd. II, Londyn 2007
4. Kieleckie historie żeglarskie: 1957-2007, Andrzej Kosmala, Kielce 2008
5. Materiały dokumentalne Klubu HORN
6. Archiwum elektroniczne Klubu HORN (w tym materiały z serwisu www.klubhorn.pl)
7. Ankiety członków i byłych członków Klubu HORN (wzór ankiety - Edyta Łyżwa)
8. Wywiady i rozmowy z członkami i byłymi członkami Klubu HORN przeprowadzone w okresie lipiec 2011 – październik 2016
9. Monografia XX - lecie Klubu Morskiego HORN, red. Adam Rogaliński, Kielce 2011