



# BRACCTWO WYBRZEŻA Mesa Kaprów Polskich

La Hermandad de la Costa Mesa de Polonia

MINUTA KAPITAŃSKA – M A J 2005

*Kapitan ma głos*

## MAŁA STABILIZACJA

**czyli refleksje nad czasem poewolucyjnym MKP**

Ostatnie Zafarrancho w Warszawie postawiło kropkę nad „i” ewolucyjnych przemian Mesy Kaprów Polskich zatwierdzając „Ustanowienia”, czyli zbiór wszystkich obowiązujących praw. Także wygląd bandery MKP i bander Braci został przyjęty. Obecni na najbliższym Zafarrancho Bracia otrzymają swoją Banderę wyprodukowaną dzięki fundacji Brata Wojtka (91), oraz wydrukowany egzemplarz „Ustanowień”, który sprawnie wydrukował Skryba, Brat Zbysław (92). Na ważne pytanie więc pora: co dalej?

### PRZEWIDYWALNOŚĆ

Rozważywszy rady Panów Oficerów i głosy ludu brackiego, wykoncypowałem, że potrzeba nam pewnej przewidywalności wydarzeń i imprez statutowych. Po konsultacji z Radą Siedmiu wyszło mi niezbitie, że **coroczne Zafarrancho MKP** winno być zawsze celebrowane w Warszawie, w YKP na wale Miedzeszyńskim, w **ostatnią sobotę listopada**, w godzinach od 20.00 do 24.00. W tym samym dniu, o godzinie 18.00, należy też uroczystie wręczać Topór Bojowy Kaprów Polskich. Jeśli będzie potrzeba, to o 15.00 zbierze się Rada Siedmiu. **Wiosenna Rada Siedmiu zbierać się winna zawsze w przedostatnią sobotę kwietnia.**

W ten sposób Panowie Oficerowie i Bracia tak będą mogli sterować biegiem spraw swoich, by na na Zafarrancho i Radzie Siedmiu mogli stawiać się częściej niż dotychczas. Wręczenie Topora będzie się odbywać godnie, bo w licznej asyście Braci i Jungów, czego osobna uroczystość nijak gwarantować nie może, jako że Bracia są zwykle ludźmi bardzo aktywnymi i czasu na zbyciu nie mają.

Za lokalizacją stołeczną Zafarrancho MKP przemawia także to, że na nim wręczone są też medale Bractwa. Małe jest prawdopodobieństwo, by wielcy odznaczeni zechcieli po odbiór medalu peregrynować w odległe strony. Mam nadzieję, że Kapituła Nagrody Chwały Mórz weźmie powyższe pod rozwagę.

Powyższe zasady są światłami namierników prowadzących nawę MKP w temacie ceremonie. Ale nie wyklucza się w żadnym razie, celebracji Nagród Chwały Mórz i odbywania Zafarrancho tak w innym miejscu, jak i w innym czasie. Aby tak się stało, inicjatorzy muszą przedstawić Radzie Siedmiu powody zmian i przede wszystkim program oraz rozwiązania organizacyjne z uwzględnieniem finansów przedsięwzięcia z należytych wyprzedzeniem. Koń musi wrócić przed wóz: najpierw organizatorzy pytają **poprzez Sztor-**

**manów Mes lokalnych**, czy Bracia zjadą się na imprezę w Gliniankach Górnych i dopiero po tej wstępnej akceptacji przedstawiają program Radzie Siedmiu. Dotychczas było odwrotnie: organizowana była impreza, a potem pytaliśmy Braci, czy zechcą przybyć. Podkreślam rolę organizatorów. **Akcje wszelakie MKP winny raczej zaczynać się od dołu, nie od góry.** W ten sposób pozbedziemy się kwestyi „nieliczenia się” z głosami Braci.

Zasady obowiązują od tego roku i dlatego zawieszona zostaje na czas nieokreślony organizacja tegorocznego Zafarrancho i Topora w Łebie.

### DYSCYPLINA

Stale terminy imprez wykluczają mam nadzieję sytuacje, które powodują u organizatorów Zafarrancho siwienie, łysienie i ból głowy, przy którym słynny astrachański kac, to ledwo subtelna przypadłość białogłowy. Na ostatnie Zafarrancho JEDENASTU Braci nie raczyło zgłosić wcześniej swego przybycia. Przygotowane były miejsca, spyża i napitek dla 36 osób z tolerancją 5, a było nas 52! Nie wliczam tych, którzy choćby na 12 godzin wcześniej zapytali, czy jeszcze miejsce przy stole dla nich się znajdzie. Nie pierwsza to ponura historia tego typu i trzeba dać temu odpór, zlikwidować bałagan i niezręczne sytuacje. Oczywiście jest, że każdy Brat do stołu w czas Zafarrancho zasiąść musi. **Ale dla Braci niezapowiedzianych** będzie stół dostawny, bez miejsc numerowanych, zastawion tylko tak, jak to *ad hoc* możliwe będzie do zrealizowania. Proszę bardzo Braci dobrze to sobie zakonotować, by nie było żalu i zgrzytania zębów.

### MUSTROWANIE

Mesa Kaprów Polskich potrzebuje nowych Braci, jak żagle wiatru! Perswaduję Braciom niniejszym, żeby zapraszając do Bractwa ludzi morza nie tylko ich zasługi dotychczasowe brali na wzgląd. Mesa Kaprów Polskich transformuje z postaci ludycznej w bardziej pozytywistyczną. Pojawiło się szereg projektów, które ktoś musi realizować. Potrzebujemy Braci, którzy z Bractwem wiążą nie tylko nadzieję na sławę i chwałę, ale także chcą pracować dla idei Bractwa, wykorzystując Jego potencjał i prestiż. Przy czym podkreślam: nie chodzi o „pracę dla Bractwa”. Chodzi o przedsięwzięcia społecznie cenne, które jednak mają Braciom – realizatorom dostarczać satysfakcji twórczej, a nie kolejnej roboty do od-

**MAŁA STABILIZACJA** czyli refleksje nad czasem powojennym MKP

Dokończenie ze str. 1

waleni. Tylko taka aktywność organizacji jak nasza – ma sens i warto dla niej wycisnąć nieco czasu z kalendarza zajęć.

**NASZE DZIEŁA**

Pod kierownictwem Brata Bolka (1) rozpoczął działalność zespół wydawniczy „**Leksykonu Kaprów Polskich**”. Nie muszę wyjaśniać jak ważne to przedsięwzięcie, którego cele są już znane, a szczegóły wyłożone Braciom zostały przez Redaktora – Brata Bolka (1). Ja ze swej strony napominam o zdyscyplinowaną współpracę Braci z zespołem redakcyjnym. Bez tego cała para pójdzie w gwizdek i nic z tego nie będzie.

Znalazł się sponsor spoza Bractwa, który wesprze wydanie kolejnej pozycji Złotej Serii Bractwa Wybrzeża, **książki Andrzeja Bohomolca Wyprawa jachtu „Dal”**. Redaktorem przedsięwzięcia jest Brat Jerzy (2). Książka jest praktycznie nieznaną polskim żeglarzom. Brat Jerzy dysponuje wydaniem z 1936 r. Poszukujemy warszawskiego wydania z 1957 r.

Poszukujemy też innej pozycji dokumentującej raczkowanie polskiego żeglarstwa morskiego, książki **Władysława Wagnera Podług słońca i gwiazd**. Prawdopodobnie wydana tylko raz w Warszawie w 1934 r.

Wiele obiecuję sobie i Braciom z pomysłu utworzenia IMŻP – Internetowego Muzeum Żeglarstwa Polskiego. Byłaby to strona internetowa zarządzana przez MKP, na której dostępna byłaby dokumentacja historii i współczesnych osiągnięć polskiego żeglarstwa. Jest to projekt na lata. Wymaga wielkiego zaangażowania ludzi i środków. Liczę na współpracę Muzeum Morskiego, PZŻ, „Żagli” i znanych portali żeglarskich. Poszukuje się przede wszystkim kierownika zespołu, ale i chętnych do współpracy.

Praca nad IMPŻ byłby wstępem do powstania MŻP – fizycznego Muzeum Żeglarstwa Polskiego, które w jednym miejscu gromadziłoby materialne świadectwa o żeglarstwie i żeglarzach. Prace nad IMŻP pozwoliłyby te świadectwa zlokalizować i z inwentaryzować.

**KASA NASZA KOCHANA**

Każdy wie doskonale na co musi przede wszystkim wydać swoje ciężko zarobione pieniądze. Jednakże nawet najbardziej szlachetne i celowe przedsięwzięcia wymagają środków. Wykazicie

Bracia czujność i rozglądajcie się dokoła, czy nie pojawiają się jakieś nawisy, niekoniecznie inflacyjne, które mogłyby zostać wykorzystane na realizację naszych dzieł. Nie jest tak, że mowa jest krótka: „daj”. Nic bardziej mylnego. Możemy też zapewnić pewne korzyści darczyńcom. Liczę tu na inwencję Braci, ale i potencjalni darczyńcy mogą stawiać warunki. Proszę o tym pamiętać, bo to może bardzo ułatwić podejmowanie tych zawsze trudnych decyzji. Wszelkie sygnały w tej materii zbiera, koordynuje i objaśnia nasz Skarbnik, Brat Hubert (50).

**AD FINEM**

Mamy zaproszenie na światowe Zafarrancho Bractwa w Buenos Aires. Przygotowania do uczestnictwa koordynuje Brat Bolek (1) i z nim należy konsultować wszelkie aspekty tego projektu. Bracia Narodowej Mesy Belgii zapraszają na Zafarrancho w Antwerpii – w marcu br. z okazji półwiecza Mesy Belgijskiej. Wiadomości i organizacja – Brat Jerzy (2).

Tuszę szanowni Bracia, że rzecz cała jawi się klarownie i wielu, w miarę sił i możliwości, stanie do szeregu animatorów naszych idei i poczynań. Wszystko w Waszych zdolnych rękach. Pano wie Rada i ja osobiście będziemy Wam służyć wszelką pomocą i wsparciem nie tylko duchowym w tych ale i wielu innych, przyszłych dziełach MKP.

Oooooorzaaaaa!

*Eugeniusz „Gienia” Moczydłowski  
(73) Kapitan Mesy Kaprów Polskich  
Dan w Warszawie, 06.01.2005*

**LAUDACJA**

**KUBA** urodził się 17 października 1929 r. w Augustowie, ale nie w tym Augustowie, który wszyscy znają, tylko niewiadomo dlaczego w tym koło Brodnicy. W dodatku, na chrzcie świętym, bo jest ochrzczony, otrzymał imiona Kazimierz, Jerzy i Krzysztof. Ale niezbyt długo się nimi cieszył, bo został Kubą i tak już jest. W dodatku na początku II wojny światowej został wraz z rodziną wysiedlony do Krakowa, gdzie do roku 1961 pozostaje rdzennym krakusem. Zajmuje go także organizacja tamtejszego żeglarstwa. Jest jednym z założycieli Klubu „Cracowia”, działa w Krakowskim Yacht Klubie LPZ, organizuje Krakowski Okręgowy Związek Żeglarski, którego jest pierwszym prezesem, a następnie szereg lat sekretarzem. Potem przenosi się na stałe do Szczecina i tu już osiada. Żeni się trzy razy, oczywiście z trzema żonami po kolei. Pierwsza ma na imię Anna, a obie późniejsze noszą już imię Elżbiety. Synami, Tomkiem i Markiem obdarzają go dwie: pierwsza i jak dotychczas – ostatnia.

Żeglarstwo zaczyna uprawiać w roku 1945 w Gdyni gdzie też jakiś czas mieszka. Tam też uzyskuje pierwsze stopnie żeglarskie, uwieńczone w r. 1961 stopniem Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej. Przez cały ten czas interesuje się głównie regatami: na Omegach i Finnach, na Krakowskich Bagrach, na jeziorach, zalewach i zatokach. Ale coraz bardziej wciąga go morze. Skutkiem tego jest ośmiokrotny tytuł mistrza Polski i związane z tym puchary i medale w latach 1968–1977.

Jako wykwalifikowany instruktor bierze także udział w kursach żeglarskich. Jest m.in. jednym z twórców znanej z wysokiego poziomu „Szkoły Trzebiejskiej”.

Gdzieś około połowy lat sześćdziesiątych rozpoczyna pracę w Szczecińskiej Stoczni Jachtowej im. naszego nieżyjącego już wówczas, niestety, Brata Leonida Teligi (9). Jako konstruktor bie-



Brat Kuba Jaworski (23)

## **Uroczyste wręczenie Nagrody Chwały Mórz Bratu Kubie Jaworskiemu odbyło się w dniu 24 kwietnia 2004 roku w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie**

rze udział w projektowaniu i budowie jachtów seryjnych Taurus (prototyp „Ogar”), oraz specjalnych „Polonez”, „Spaniel”, „Spaniel II” i innych. Polonezem podbijał świat nasz Brat Krzysztof (3), a spaniele miał zawsze Kuba (23) – i jachty, i psy. Kiedy już liście laurowe wieńców żeglarskiej chwały zaczęły powoli wysychać, Kuba przeszedł na swoje. Wprawdzie nie związane z żeglarstwem, ale za to dochodowe przedsiębiorstwa. I dobrze mu to idzie do dziś.

U zarania wielkich, międzynarodowych sukcesów Kuby powstała legenda, czy podanie, a może przekaz zdarzeń prawdziwych. W czasie uczestniczenia w regatach, nigdy nie fotografował ani nie pisał. Natomiast zwykł był grywać na gitarze. Toteż zabierał ze sobą odpowiedni sprzęt. Pewnego razu zniszczył sobie instrument wylewając nim wodę z żęzy, bo taka była konieczność. No i wyciągnął z tego zdarzenia pouczający wszystkich żeglarzy morał: *Nie zabierać na morze sprzętu luksusowego, ale niezbędnego (jak czerpak) koniecznie*. Z biurokracją też był na bakier. Ale przejdźmy do jego tytułów do chwały międzynarodowej.

Jako wielokrotny morski mistrz Polski, w r. 1976 na „Spanielu” (11,50 m), bierze udział w międzynarodowych regatach OSTAR na trasie Plymouth–Newport, w żegludze samotnej zajmując bardzo wysokie II miejsce w klasie JESTER. W punktacji ogólnej jest na mecie trzeci. Wyróżniony przez organizatorów ówczesnej Operation Sail udziałem w uroczystościach 200-lecia Stanów Zjednoczonych otrzymuje z rąk Majora Chicago honorowe obywatelstwo tego miasta. W Polsce zaś honorową nagrodę Głosu Wybrzeża „Rejs Roku 1976” i Srebrny Sekstant od Ministra Żegluga.

Ponownie Honorową Nagrodę Głosu Wybrzeża „Rejs Roku 1977” i srebrny sekstant, a więc najwyższe wyróżnienie w polskim żeglarstwie otrzymuje Kuba za zajęcie II miejsca w regatach MINI-TARS 1977. Tym razem płynie pod banderą francuską, na „Spanielku” (6,50 m). Międzynarodowa stawka zawodników jest bardzo wysoka, zaś zawody zdecydowanie prestiżowe. Trasa wiedzie z Penzance (GB), przez Teryfę (Wyspy Kanaryjskie) na Antiguę (West India). Jak na żeglugę samotną też wymagająca.

W latach 1978–79 jest chiefem na r/v „Mazurka”, zbudowanym w Polsce jachcie zaprzyjaźnionego z Polakami przez żonę milionera Johnsona, dowodzoną przez dziś już naszego brata Andrzeja Drapellę (89). Wszystko w rodzinie. Kuba bierze udział w dwóch rejsach „Mazurki” z Florydy na Morze Śródziemne, do portów Włoch, Grecji, Turcji, Francji, Monako, Hiszpanii i Maroka.

I jeszcze raz otrzymuje nagrodę Głosu Wybrzeża – „Rejs Roku 80”, za zajęcie VI miejsca na mecie w regatach OSTAR 80, na siedemnastometrowym „Spanielu II”, oczywiście znów w regatach samotników. Trasę przebywa w ciągu mniej niż 20 dni, co było wówczas najlepszym czasem jednokadłubowców. Na mecie jest przed Kubą tylko pięć wielkich kataranów i trimaranów, ze zwyciężcą na czele.

W roku 1981 zaproszony do udziału w polsko-włoskiej załodze jako skiper regatowy jachtu „Stormvogel” potwierdza swoją klasę odnosząc kolejny sukces: bije ustanowiony przez „American Eagle” rekord trasy w regatach dookoła Malty.

Nawet ostatni z większych wyczynów Kuby był swego rodzaju wartym odnotowania sukcesem: Oto w roku 1985 Agencja Morska powierza mu przeprowadzenie z Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich, przez Wyspy Zielonego Przylądka i Antyle Holenderskie do Freeport na Bahamach, a więc przez cały Atlantyk m/v „Nostalgie”. Duński, drewniany kabotażowiec długości ok. 40 m, zbudowany w roku 1942. Kupiony na złomowisku i oddany do remontu w Polsce. Z trzema masztami i barem na 48 osób. Ze Szczecina do Las Palmas doprowadziło go kolejno czterech kapitanów. Każdy, wraz ze swoją załogą, uciekał nie czekając na wynagrodzenie w pierwszym porcie, do którego udało mu się zejść. Jacht pozostawał w coraz gorszym stanie, praktycznie bez map i pomocy nawigacyjnych. Z niepewnymi kompasami, popsułymi radarami i bez logu.



Jedynym prawdziwym opiekunem tego wraku był jego mechanik. Pozbierał swoich znajomków po miejscowych dyskotekach, opróżnili żęzy (a było co pompować – średnio 8 ton na dobę) i ruszyli na podbój Oceanu. Byli i tacy co chcieli już na oceanie uciekać na tratwach ratunkowych, ale okazało się, że to tylko rdza i dziury. Więc dopłynęli. Nawet w planowanym czasie. Tyle, że armator wydawał się tym rozczarowany. Statek był dziwnie wysoko ubezpieczony.

I to było rozstanie Kuby z wielką wodą. Pozostały puchary, dyplomy, medale oraz trzy białe i dwie czerwone gwiazdy Bractwa Wybrzeża. Teraz dojdzie jeszcze wyraz pamięci żeglarskiej społeczności – Kaperski Topór Bojowy.

*na podstawie wcześniejszej redakcji  
Brata Leszka Sołtysika (79),  
opracował **Bolesław K. Kowalski (1)***

### **Wydane książki:**

Nakładem Wydawnictwa Literackiego w Krakowie (1980) wydana została książka Kazimierza Jaworskiego *11,40 GMT Newport*.

Redakcja „Morza i Ziemi” w Szczecinie wydała książkę – podręcznik *Sam żegluj*, dla młodzieży.

### **Otrzymane odznaczenia i wyróżnienia:**

- Oficerski Krzyż Orderu Odrodzenia Polski
- Złota odznaka „Zasłużony Pracownik Morza”
- Złota odznaka „Zasłużony Działacz Żeglarstwa Polskiego”
- Złota odznaka Gryfa Pomorskiego
- Złota odznaka im. Janka Krasickiego
- Złoty Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe
- Srebrny Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe
- I Nagroda Rejs Roku 1976 i Srebrny Sekstant
- I Nagroda Rejs Roku 1977 i Srebrny Sekstant
- II Nagroda Rejs Roku 1980
- Medal „Mistrz Sportu”
- Medal Bractwa Wybrzeża
- Medal za Szczególne Zaslugi dla Żeglarstwa Polskiego
- Medal „Honorary Citizen of Chicago City”
- 2 czerwone gwiazdy Bractwa Wybrzeża
- 3 białe gwiazdy Bractwa Wybrzeża

Zredagował: **Brat Leszek Sołtysik**

# ZASŁUŻENI MKP, AD 2005

## DOROTA HERNIK

Lata lecą, Dorotka haruje na rzecz Mesy Kaprów Polskich, a ja nie wiem nawet, czy chociaż dobre słowo kiedyś usłyszała od Braci w podzięce. Może i usłyszała, ale na pewno nie na miarę zasług. Trzeba Braciom wiedzieć, że to Jej bezinteresowne zabiegi sprawiają, że zaproszenia na naszą największą organizacyjną imprezę, czyli wręczanie Topora Chwały Mórz, pięknie są drukowane i na czas, do właściwych ludzi wysyłane. Pamiętajcie Bracia, by wiater od ukłonów kapelusznami Waszemi przed tą Branką skrzydła husarów w ataku przypominał! Ja ze swej strony przekazuję Dorotce srebrny z bursztynem Scyzoryk Kapitana Mesy Kaprów Polskich, za specjalną troskę o dobre imię i obraz naszej Mesy.

## BRAT WOJCIECH KOT (91)

Bardzo pięknie się znalazł na Zafarrancho MKP deklarując finansowanie bander dla wszystkich Braci Mesy Kaprów Polskich i słowa dotrzymał, mimo że poza otwarciem kasy musiał cierpliwość swoją i dobrą wolę mocno ćwiczyć w kontaktach z niesolidnymi fabrykantami. Nasamprzód bandery zostały cał-

kowiec sknocone, ale reklamację uznano. Potem długo jeszcze trwały ustalenia i wymiana poczty, ale ostateczny rezultat jest przyzwoity. Bracie Wojtku! Dziękujemy i pamiętać będziem, że na morzach dalekich chwatać Mesy Kaprów Polskich głosić będą nasze bandery naznaczone Twoją wspaniałomyślnością!

## BRAT FRANCISZEK KORENZ (60)

Drogi nasz Kapelusznik także będzie nam na szlakach morskich towarzyszył. On to bowiem własnymi rękami cyfry stosowne i gwiazdy należne na banderach zgrabnie wyrzycił zechciał. Jestem świadkiem, że żmudna to i niewdzięczna robota! Eksperymenta rozmaite musiały być przedsięwzięte, aby personalne znaki na banderach były w miarę równe i farba się nie rozlewała. Bracie Franku! Szanujemy wielce Twoją mitręę i pięknie Ci się kłaniamy w podzięce.

W imieniu wszystkich Braci

Eugeniusz „Gienia” Moczydłowski  
Kapitan Mesy Kaprów Polskich

## Głos Seniora Rady Braci Starszych

# Miły Leniwy Bracie!

Strzel i traf: Ilu ludzi żyje dziś na świecie? No tak chociaż z grubsza? Bo ilu w Polsce to pewnie w rozsądnym przybliżeniu wiesz. Ale ilu w tym naszym kraju jest żeglarzy, to w ostatnich latach nie wie nawet Polski Związek Żeglarski. Tak z pamięci to wie o Mateuszu i jeszcze o paru olimpijczykach. (Przynajmniej o tych, którzy w międzyczasie nie poszli w zapomnienie). Właściwie to jest to wytłumaczalne, bo to przecież oni uzasadniają byt biura i przynoszą coraz bardziej potrzebny splendor samemu Prezesowi! Ale z ilością członków, to jest trochę tak jak z kocim ogonem: Najpierw jest długi, długi, a na końcu ustaje.

Na szczęście jest jeszcze parę okręgów, a nawet klubów, które jakoś tam usprawiedliwiają byt Związku, a nawet jego nazwę. Chociaż nie bardzo wiadomo dla czego i w jakim celu. Niemniej poza złotymi, a więc nie zniszczalnymi głoskami zapisanymi olimpijczykami, jesteśmy jednak jeszcze i my – Bracia Wybrzeża. Zainteresowani nie wyłącznie wyczynem, ale także ważnymi, pozostałymi obowiązkami statutowymi Polskiego Związku Żeglarskiego. Ze wymienię dla przykładu: szkolenie i wychowanie młodych Polaków, utrwalanie pamięci o dokonaniach starych – wszak nie gęsi... Także wspomnianą już statystyka i nie tylko, bo flota też nam się skurczyła i nasi marynarze szczęścia na *saksach* muszą poszukiwać. Bractwo

Wybrzeża – dziś zacznij elity, autorytetu – skarb dla wtajemniczonych. Ale liter – nie tylko złotych – brak. Słowa, jak to już starożytni zauważyli, są ulotne. A pamięć zawodna – jak sukienka mej dziewczyny. Jak uznanie i sława. Jak wiosenny wiatr.

*Verba volant*, ale na szczęście jednak *scripta manent* – tak przynajmniej twierdzili. A warunek wyjściowy jest tylko jeden: *Scripta* muszą być dokonane. Tymczasem (jeśli już jesteśmy przy łacinie) *tempus fugit*, a większość z Was moich Braci najwyraźniej nie czuje się wartych pamięci... I jestem w rozterce – cnota li to skromności czy li też cnota lenistwa? Wszakże już trzy miesiące uciekło jak zwróciłem się do Was Bracia, a także do niektórych Jungów o *curriculum vitae* niezbędne dla utrwalenia pamięci o każdym z osobna, a razem o Bractwie naszym z czasów jego powstawania.

Życie każdego z nas jest bujne i ciekawe. Zechciej jeno to swoje polubić i nie tylko swoje brewerie wspominać, chociaż bywają uciężne i pamięci warte. Ale wspomnij też rodzinę i miejsca, z których się to życie wywodzi. Bujną, a tak miłą, choć często głupawą, młodość z jej nadziejami i nieodłącznymi *lapsusami*. Mimo siwych łbów ciągle niezapomniane dziewczyny, które tkwią na szczęście już tylko w ciepłej pamięci. Życie z niegdyś porywającymi sukcesami i bolesnymi klęskami, także w po-

staci żon, kochanek, narzeczonych, dzieci, wnuków i innych feblików. Wiernych aż po grób psiaków, mrucusių, kanarków, gołębi i koni. Pasjami i słabostkami, także tymi, które przeminęły. Przygodami w tryumfach i klęskach. Z niespełnionymi snami, które w takim leksykonie można choćby aluzją czy cieniem *ex post* wcielić w swoje życie, aby ślad pozostał – jeśli śladu warte.

Piszcie i przysyłajcie. Nie róbcie do kroćset w konia tych przeszło trzydziestu (w tym trzech z za grobu), którzy już napisali. Redagując ten leksykon z Gubernatorem na czele, mając od Was fotografię będziemy się starali zachwycić Was Waszym Własnym i Braci Waszych życiem. Bo jest tego zachwyty warte! Tak jak warte były życia Wasze marzenia i sny. Nawet te spełnione. Nie napiszesz, to za parę lat jakby Ciebie i Nas nigdy nie było. Jakby Cię nikt, nigdy nie widział. Bo co z oczu – to z serca. Więc czekamy jeszcze do czerwca!

A ludzi jest na świecie podobno 6 miliardów. Zaś u zarania mojego życia było niecałe trzy! Plus, minus, ze zbliżonym prawdopodobieństwem i proporcjami liczbę żeglarzy dzisiaj szacują na 1,5 miliona w Polsce i z pewnością przeszło 50 milionów na świecie. A co będzie jutro?

Ciągle Twój, chociaż były BKK

24.04.05.

# Prawo i obyczaje

## Noworoczne przesłanie Kapitana

Zdawać by się mogło, że w takiej instytucji jak Mesa Kaprów Polskich, życie płynie jak w bajce. Prawo jest przezroczyste jak wody mórz polarnych, w bezpośrednim akcie demokratycznym tworzone, szczęście zmodyfikowane i ostatecznie zatwierdzone. Tymczasem wieści mi Bosman przekazuje, że pośród Braci huczy jak w ulu po kwitnieniu drzewa lipowego, o łamaniu prawa i nieliczeniu się z głosami Braci. Lecz wiary nie dają doniesieniom o buntownikach, ale strzyżonego Boreas w potrzebie nie zostawi. A zatem wszem i wobec stanowisko swoje ogłaszam w kwestyjach, które niektórych Braci do takiej desperacji doprowadziły, że im nie tylko rozum się pomieszał, ale i lojalność diabły morskie porwały na głębię bezdenną.

### JUNGI ODDALENIE

Stan prawny zdarzenia na Zafarrancho w Kołobrzegu jest oczywisty: na podstawie Ordonansu Ceremoniału, punkt VI, Kapitan ma prawo zastosować odstępstwo od Ordonansu, jeśli podyktowane jest ważną okolicznością. Dlatego pomawianie Kapitana o łamanie prawa w przypadku oddalenia Jungi, woła o pomstę. Świadczy wręcz o złej woli.

Według innej wersji Kapitan „pochopnie” skorzystał ze swego prawa. Ale Kapitan Bolek (1) uważa, że miał ważne powody, a zaprzysiężonym obowiązkiem Brata jest Jego wolę uszanować. Kapitan uznał, że opinia ważnego Oficera MKP jest takim ważnym powodem. Jak Brat może mieć tu jakieś wątpliwości? Komu ma ufać Kapitan, jak nie Panom Oficerom? Jaki to byłby Kapitan, gdyby opinie Oficera Mesy Kaprów zlekceważył? Jeśli Oficer miał konflikt z Jungą, to wobec kogo Kapitan winien być lojalny? Jeżeli Wam, Bracia, postawa Kapitana nie odpowiada, to macie problem. Nie żądajcie jednak, by Kapitan przyznawał, że się pomylił, bo On tak nie uważa. Domaganie się zmiany decyzji Kapitana godzi w fundamenty Bractwa. Jedyne możliwe rozwiązanie, to ponowne zgłoszenie Jungi do mustrowania. A że to jest trudne, wręcz niemożliwe z powodów ambicjonalnych? Trudno, nikt nie obiecywał, że będzie łatwo.

Panowie Bracia! Bawimy się w piratów, ale to jest zabawa na serio w sprawach istotnych i za mojej kadencji ośmieszana nie będzie. Winien to jestem Braciom, którzy mi zaufali.

### GWIĄZD NADAWANIE

Kolejna sprawa to „łamanie prawa”, które ma polegać na nieuznawaniu uchwały nieszczęsnego Zafarrancho w Kołobrzegu o przyznaniu przywileju Białej Gwiazdy Braciom zatwierdzającym Nuevo Ordo Mesy Kaprów Polskich. Stan prawny jest taki, że uchwała nie ma mocy prawnej, gdyż Zafarrancho nie miało prawa takiej uchwały podejmować. To, że Zafarrancho jest najwyższą władzą MKP nie oznacza, że może podejmować dowolne uchwały. Każda, nawet najwyższa władza (poza tyranią) ma swoje ograniczenia. W MKP prawo do przyznawania przywilejów Gwiazdy i innych zostało, przez najwyższą władzę właśnie, przyznane Kapitulie Nagrody Chwały Mórz. Oznacza to, że Zafarrancho, najwyższa władza zdecydowała, że tylko i wyłącznie Kapituła przyznać może przywileje zgodnie z Ordonansem Kapituły.

Gdyby tak nie było, to np. Sejm RzP mógłby uchwalić, że przyznaje posłom uchwalającym Konstytucję medal za odwagę lub zasługi. Ale Prezydent by się obśmiał jak norka z takiej uchwały, bo order przydziela niepodzielnie tylko On sam. Najwyższa władza ustawodawcza, czy wykonawcza Państwa jest tu bezsilna, bo pozbawiona uprawnień.

Tak więc Zafarrancho może najwyżej wnioskować do Kapituły o przyznanie przywilejów. Ale Kapituła jest w pełni suwerenna w podejmowaniu decyzji, za nie odpowiada i jest kwitowana przez Zafarrancho na koniec kadencji.

Oczywiście pozwolenie na uchwalenie tego knota legislacyjnego w Kołobrzegu było moim błędem. Ale to oczywiście bezprawie zostało poprawione przez Radę Siedmiu po prostu przez odrzucenie. Zalecam więc Bracia – zanim o bezprawiu w Mesie będziecie perorować, upewnijcie się co na prawdę w prawie piszczy.

### UCHWAŁE TEKCEWAŻENIE

Dowiaduję się też, że nieprzestrzegane są liczne uchwały domagające się odbywania Zafarrancho w Warszawie. Jako by na złość, Zafarrancho były ostatnio w Gdańsku, Kołobrzegu, Szczecinie i teraz planowane jest w Łebie. Bracia-protestanci twierdza, że to za daleko. Nie przystoi Braciom taki egocentryzm, bo przecież inni Bracia mają blisko właśnie nad morze. A przede wszystkim, MKP chciała zaprezentować się w swoim naturalnym środowisku i nie tylko mnie taka idea wydała się wspaniała. Musimy z niej zrezygnować z innych względów, ale nie do końca. Do tematu wrócę w innych zapiskach.

### MOJA PROŚBA

Nie jest tak, że w MKP nie można mieć swojego zdania lub, że nie można go wyrazić. Można i trzeba. Jednak nie godzi się Braciom wygadywanie o sprawach, których nie rozumieją, „że śmierdzą od początku”, że nie wiadomo czym się kierują nasi „wodzowie” nie respektując praw, że nagminnie chowają głowy w piasek i oczywiście, źle, bo nie po ich myśli załatwiają trudne sprawy. Moja prośba jest taka: jeśli macie przekonanie, że zostało złamane prawo, albo wyrządzono krzywdę, wstępujcie na drogę przewidzianą Ustanowieniami MKP. Nikt bowiem nie jest bezkarny w Bractwie. Jeśli tego nie czynicie, to Wasze mącenie jest zwyczajnym gwałtem dobrych obyczajów i raczej wyrazem pogardy dla Bractwa niż próbą naprawiania błędów. Dlatego proszę – miarkujcie nieco na przeszłość.

Wiem dobrze jednakowoż, że owe akcje choć nieroztropne, to w dobrej wierze, dla dobra Bractwa zostały przedsięwzięte i dlatego łaskawość swą okazują puszczając w niepamięć jawne naruszenia obyczaju, a może i praw naszych świętych poszarganie. Niech łaska opamiętania i rozważi szlaki Wasze międzyludzkie wytycza w Nowym Roku, a pomyślność i spokojny sen po wachcie same znajdą do Was drogę.

Oooooorzaaaaa!

Eugeniusz „Gienia” Moczydłowski (73)

Dan w Warszawie, 06.01.2005

# LAUDACJA

Uroczyste wręczenie Nagrody Chwały Mórz Bratu Wiesławowi Rogali odbyło się w dniu 19 marca 2005 roku w Centrum Olimpijskim PKOl. podczas sejmiku PZZ

**WIESŁAW HENRYK ROGALA** ur. 06.04.1934 r. w Warszawie, syn Czesława herbu Rogala i Heleny z Przeździeckich herbu Prus, rodu osiedlonego w rejonie dzisiejszego Legionowa. Wiatry historii rozwiały majątność pozostawiając jednak w Legionowie dom rodziny, w którym się Wiesio wychowywał do wojny i gdzie po raz pierwszy zetknął się z jej brutalnością. W roku 1939 r., w czasie bombardowania, został poważnie zraniony odłamkiem w głowę. Ślad pozostał do dzisiaj.

Z czasu okupacji niemieckiej zachował w pamięci swoje ministranckie posługi w kościele Ojców Franciszkanów na Starówce i szperanie wśród ruin w poszukiwaniu sprzętu przydatnego w powstańczych garkuchniach i szpitalach. Jego udział w powstaniu kończy lekki postrzał.

Wkrótce po wyzwoleniu wstępuje do sekcji żeglarskiej i geograficznej Young Men's Christian Associations, gdzie zdobywa stopień sternika śródlądowego – pierwszy na drodze żeglarskiej kariery – i już przy tej pasji pozostaje na reszcie życia.

Po likwidacji YMCA w 1951 roku przechodzi do klubu Ligi Morskiej na Czerniakowie, którego prezesem zostaje rok później. Uczestniczy w kursach i obozach żeglarskich LM na Wielkich Jeziorach Mazurskich, w Jastarni i w Nowym Dworze. Jako kursant, potem instruktor, a jeszcze później kierownik wykszolenia i komendant. Zdolny i energiczny jest zauważany w organizacyjnej hierarchii Ligi Morskiej, która po roku 1953 jako pozostałość tzw. Polski przedwojennej wraz z resztkami sprzętu i kadry szkoleniowej włączona została do Ligi Przyjaciół Żołnierza. W ciągu 18 miesięcy kończy też kurs rybaków dalekomorskich i odbywa w tym zawodzie praktykę.

Po pomyślnym wywiązaniu się z obowiązków sekretarza komitetu organizacyjnego kadrowego rejsu jachtów „Zew Morza” i „Generał Zaruski” do Narwiku w r. 1960 zostaje wybrany przez Sejmik do Zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego, w którym powierzono mu funkcję Sekretarza Generalnego.

W tym też okresie zakłada rodzinę żeniąc się, po raz pierwszy, z Ewą Szelhaus – adwokatem, z którą ma córkę Annę. Z drugą żoną – lekarką – Elżbietą Danielewską ma syna Macieja Wiesława. Elżbieta wnosi mu jeszcze syna z jej pierwszego małżeństwa imieniem Rett Jerzy, którego wspólnie wychowują.

Nadal żegluje, szkoli się i **kapitani** na „Generale Zaruskim”, „Zewie Morza”, motorowcu „Podhalanin” i innych jednostkach. W 1960 roku otrzymuje patent kapitana motorowodnego, a w 1962 także jachtowego kapitana żeglugi wielkiej. Legitymuje się również ukończeniem studium administracji i zarządzania Taylora w Londynie. A jeszcze znacznie później, bo w r. 1991, korzystając z długiego postoju na



wyspach Antigua & Barbuda, uzyskuje tam tytuł Master Marines, czyli zawodowego odpowiednika naszego kapitana żeglugi wielkiej.

Obowiązki Sekretarza Generalnego Polskiego Związku Żeglarskiego bywają zaskakujące. Oto po kilku pierwszych miesiącach urzędowania, okazuje się konieczne przejście funkcji redaktora naczelnego, powielaczowego wówczas periodyku związkowego „Żagle”. No i jakoś się z tego wywiązuje. Kilkanaście lat później, w latach 1975–1978, wypadnie mu jeszcze przewodniczyć kolegium redakcyjnemu rocznika „Świat Żagli”, który był jeszcze jednym wartym uznania owocem jego kadencji.

Do zalet prestiżowej nazwy i funkcji Sekretarza Związku, można było (szczególnie wówczas) zaliczyć obowiązki reprezentowania go w organizacjach międzynarodowych. Toteż od 1962 r. Sekretarz Rogala zostaje wybrany członkiem Permanent Committee of IYRU (Stały Komitet Międzynarodowego Stowarzyszenia Regatowego), gdzie zasiada także w komisji regulaminowej. W latach 1972–1977 jest również członkiem Zarządu The Sail Training Association (czyli Stowarzyszenia Szkolenia Żeglarskiego). W tych organizacjach, a także na licznych imprezach międzynarodowych ma również przyjemność prezentowania polskiego żeglarstwa połączonego nieuchronnie z osobistymi kontaktami, a nie rzadko i z biesiadowaniem ze śmietanką towarzyską świata, książętami, królami, premierami izydentami oraz wybitnymi postaciami świata politycznego i artystycznego.

Może nie tak atrakcyjne, chociaż równie ważne dla żeglarstwa polskiego, są krajowe obowiązki Sekretarza, którymi się Wiesław skutecznie zajmuje. Należy do nich m.in.: odbudowa basenu jachtowego w Gdyni, organizacja pierwszych w Polsce po wojnie regat międzynarodowych tj. tzw. „Złotego Pucharu Finna”, a także pozyskiwanie środków na rzecz Centralnego Ośrodka Szkolenia Żeglarskiego w Trzebieży i współorganizacja międzynarodowych regat o Puchar Cadeta, Horneta i Bojerowych Mistrzostw kl. XV, a wreszcie, funkcja Szefa Polskiej Reprezentacji Olimpijskiej Kilonia 1972, oraz towarzyszących jej flotylli.

Obowiązki Przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego Międzynarodowego Zlotu Żaglowców Szkolnych i Jachtów, czyli Operation Sail 1974 w Gdyni, wymagały modernizacji całego otoczenia Basenów Prezydenta i Jachtowego, połączonej z wyburzaniem ciągle jeszcze straszących tam ruder i baraków. Brak sanitariatów, oprządzonych warsztatów, pomieszczeń hotelowych i całej praktycznie infrastruktury wymuszała nową zabudowę, w tym służących do dziś pomieszczeń i urządzeń klubowych. Zarówno przygotowania jak i sam zlot był sukcesem. Po raz pierwszy zawinęły do naszych portów największe żaglowce świata i cała wielonarodowa rzesza pomniejszych statków szkolnych i jachtów. Dzięki tym efektom oraz zabiegom i dyplomacji Wiesława, po raz pierwszy cała ta flotylla mogła wchodzić do naszych portów bez wiz i, w praktyce, bez odpraw granicznych.



W r. 1975 przygotowanie i nadzór udziału naszych jednostek szkolnych i jachtów w obchodach 200-lecia Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, uwieńczonych sensacyjnym zdobyciem przez Kubę Jaworskiego II miejsca w klasie „Jester” w międzynarodowych oceanicznych regatach samotników.

Przez cały okres sekretarzowania Wiesława Rogali, przy powszechnych w Polsce trudnościach paszportowych, politycznych szykanach i znanej nadwrażliwości władz bezpieczeństwa, żeglarstwo morskie, a nawet oceaniczne zawsze jakoś, niewątpliwie dzięki i jego zabiegom, sobie radziło. Polska była wówczas jedynym wśród tzw. demoludów krajem, w którym nie tylko jego obywatele mogli stosunkowo łatwo odbywać pełnomorskie, w tym zagraniczne rejsy szkoleniowe i turystyczne, ale nawet dalekie wyprawy oceaniczne i uczestniczyć w regatach organizowanych w krajach kapitalistycznych. Jeżeli nie na podstawie normalnych paszportów indywidualnych, to z „S-ką”, albo zbiorowych, a jak nie na paszportach, to z tzw. „klauzulami” w książeczkach żeglarskich. Ba! Z wystawianych przez PZZ dokumentów cieszyli się naszym Bałtykiem żeglarze czescy.

Taktownie i skutecznie nasz Sekretarz popierał i patronował politycznie najbardziej „podejrzany” rejsom samotników, w tym wprawdzie tylko bałtyckiemu, ale pierwszemu po wojnie, rejsowi Bolka Kowalskiego na „Sawie”, Leonidowi Telidze – pierwszemu Polakowi w rejsie dookoła świata, Teresie Remiszewskiej – pierwszej Polce w rejsie przez Atlantyk, Krystynie Chojnowskiej-Liskiewicz – pierwszej kobiecie, która samotnie opłynęła świat i Henrykowi Jaskule, który ten świat opłynął bez zawijania do portu.

Sekretarz, a w szczególności stworzony w ogromnej mierze dzięki niemu wokół żeglarstwa klimat, walnie przyczynił się też do powodzenia wielkich wypraw załogowych, jak pionierski rejs kpt. Bolka Kowalskiego na „Śmiałym”, kpt. Darka Boguckiego na „Gedanii”, kpt. Wojciecha Orszuloka na „Eurosie”, a także pierwszego startu w wokółziemskich regatach Polaków - Zygi Perlickiego i Zbyszka Pieńkawy i jeszcze wielu innych, dziś już historycznych dokonań.

W czasie kadencji Wiesława Rogali Polski Związek Żeglarski stał się najliczniejszą w kraju organizacją o charakterze tak wszechstronnie wychowawczym, turystycznym i sportowym. Wzrosło też społeczne znaczenie Związku. Patronat Ministerstwa Żeglugi i dobre relacje z sejmową Komisją Morską wyraźnie podniosły prestiż i możliwości żeglarstwa w Polsce.

W połowie roku 1978 wypadło Wieskowi złożyć rezygnację, ale nadal pozostaje działaczem Yacht Klubu Polski, który w uznaniu jego dokonań nadaje mu tytuł członka honorowego YKP.

Ciągnie jednak wilka do lasu, więc już w roku 1983 przyjmuje propozycję objęcia funkcji I-szego oficera na dużym luksusowym motorowym, tzw. megajachcie – „El Bravo III”, pod banderą panamską. A już w grudniu tegoż roku, zostaje jego kapitanem. Teraz może ścigać do żeglowania na nim zaprzyjaźnionych, a więc godnych zaufania żeglarzy polskich, co przy licznej stałej załodze, nie stanowi większego problemu. Z wyposażeniem jachtu jak na owe czasy wybitnie nowoczesnym, przez cztery lata w okresach letnich nawiguje głównie na Morzu Śródziemnym z przyległymi akwenami, a w czasie zim na wodach Ameryki Południowej i Środkowej, głównie na Morzu Karaibskim z Kubą włącznie, gdzie budzi życzliwe zainteresowanie samego Fidela Kastro.

Właśnie w czasie jednego z pobytów na Kubie, w Barlovento w r. 1989, kapitan Rogala przeprowadza akcję ratowniczą polskiego jachtu „Asterias”, który w bardzo trudnych warunkach wszedł na skały u wejścia do portu. Zdjęto załogę jachtu i udzielono jej pomocy lekarskiej, a dzięki powszechnie znanej życzliwości Fidela dla „El Bravo”, przy pomocy służby granicznej, również sam jacht został ściągnięty ze skał i odholowany do nabrzeża w porcie. Niestety porzucony przez załogę i armatora, pozostał tam bez opieki i w końcu pewnie trafił na złom.

Jesienią 1987 r. armator deleguje kapitaną Rogalę do stoczni Pietra Ligure, a następnie Viareggio we Włoszech,



jako kapitana nowego „El Bravo IV” w budowie, który ma „tylko” nieco ponad 63 m długości całkowitej.

W roku 1994 kapitan Rogala zmustrował z „El Bravo IV”, pozostając konsultantem i doradcą stoczni włoskich. Po powrocie do kraju, w r. 1998 PZZ honoruje jego działalność medalem „Za Szczególne Zasługi dla Żeglarstwa Polskiego” i powierza funkcję Przewodniczącego Komitetu Obchodów 75-lecia Polskiego Związku Żeglarskiego, a XXXIX Sejmik PZZ nadaje mu godność Członka Honorowego Związku.

Do Bractwa Wybrzeża przyjęty w roku 1973, z cyfrą 13. Należy do grona założycieli Mesy Kaprów Polskich. Ma też przywileje dwóch gwiazd białych i dwóch czerwonych. Udekorowany także Medalem Bractwa Wybrzeża, otrzymuje dzisiaj najwyższe zaszczytne wyróżnienie Bractwa – Kaperski Topór Bojowy, na który bez wątpienia w pełni sobie i Bractwu zasłużył.

#### Odznaczenia:

Krzyż Odrodzenia Polski: brązowy – 1966, srebrny – 1969, oficerski – 2001,

Zasłużony Pracownik Morza – brązowa – 1962, złota – 1969,

Zasłużony Działacz Żeglarstwa Polskiego – 1962,  
Za zasługi dla obronności kraju – brązowa – 1967,  
Medal Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej – 1969,  
Medal 100-lecia Sportu Polskiego,  
Medal Gryfa Pomorskiego za wybitne zasługi dla Województwa Szczecińskiego,

Medale 50-lecia, 75-lecia i 80-lecia PZZ,  
Odznaki Op. Sail 1972 – RFN, Op. Sail 1974 – Gdańsk,  
Op. Sail 1976 – USA,

Medal „Za Szczególne Zasługi dla Żeglarstwa Polskiego” – 1998 ,

Krzyż – za zasługi dla ZHP,  
Medal Bractwa Wybrzeża,  
Złota odznaka Yacht Klubu Marynarki Wojennej,  
Złota odznaka PTTK.

#### Członkostwo Honorowe:

Little Hampton Yacht Club – Wielka Brytania 1976  
White Eagle Club, Hobart – Tasmania 1974  
Yacht Klub Polski – 1969  
Polski Związek Żeglarski – 2001

#### Publikacje w periodykach:

1960–61 – Redaktor naczelny miesięcznika „Żagle”  
1976 i 1977 – Przewodniczący Kolegium Redakcyjnego rocznika „Świat Żagli”

1960–96 – Publikacje w miesięcznikach „Morze”, „Żagle”, „Jachting”

1972–74 – Programy TV o morzu  
Olimpijskie żagle

Zredagował na podstawie informacji faktograficznej W. H. Rogali – **BKK**

25 lutego 2005 r.

## Nie matura, lecz chęć szczerą – czyli między swobodą, luzem a anarchią

Ogromna większość nas, żeglarzy, traktuje wybieranie szotów i obracanie szturwału jako zajęcie rekreacyjne (choć dla wielu staje się to w mniejszym lub większym stopniu wręcz sposobem na życie). W *Słowniku języka polskiego* pod hasłem „rekreacja” znajdziemy następujący opis: *rekreacja* – „odpoczynek, wytchnienie, rozrywka”.

Jak widać, skądinąd wybitni twórcy *Słownika* przy opisie tego akurat hasła zbytnio się nie natężyli. W każdym razie fachowcom zajmującym się rekreacją taka definicja absolutnie nie wystarczy i to, co kryje się pod tym określeniem w dziełach fachowych, można by zdefiniować następująco: *rekreacja* – „działalność umysłowa i/lub ruchowa, podejmowana dobrowolnie przez człowieka w czasie wolnym, przynosząca mu przyjemność i wywołująca w jego ustroju korzystne procesy fizyczne lub psychiczne”.

Przyjrzyjmy się dokładniej powyższej definicji. Po pierwsze – rekreacja jest działalnością dobrowolną, czyli nikt i nic nie może mnie do niej zmuszać. Po drugie – jest podejmowana w czasie wolnym, a zatem nie wiąże się z obowiązkami zawodowymi. Po trzecie – bodaj najważniejsze! – ma przynosić przyjemność. Wreszcie po czwarte – ma wywoływać w ustroju korzystne procesy fizyczne i psychiczne.

Jeżeli zatem żeglarstwo jest dla kogoś nie zajęciem zawodowym, lecz rekreacją, to musi przede wszystkim cechować się **swobodą**. Gdybyśmy znowu sięgnęli do *Słownika języka polskiego*, to znaleźlibyśmy następującą definicję: *swoboda* – „możliwość postępowania, zachowywania się według własnej woli, bez konieczności ulegania przymusowi; brak skrepowania, niezależność, wolność”.

Piękne, prawda? *Nie ma praw dla orła, wiatru i serca dziewczyny* – jak niegdyś powiedział Puszkina. Ale człowiek jest przecież istotą stadną, z czego odnosi wprawdzie ogromne korzyści, ale co wymaga od niego podporządkowania się pewnym rygorom niezbędnym do istnienia stada. Czyli – dobrowolnego ograniczenia własnej wolności. Bodaj najsłynniejsze są rozważania na temat wolności Ericha Fromma (wolność od... i wolność do...). Nie rozwlekając tego tematu można by więc stwierdzić, że w każdym układzie społecznym swoboda – to zdolność do zręcznego wykorzystywania wszelkich możliwości istniejących w środowisku naturalnym i społecznym, jednakże **z równoczesnym przestrzeganiem obowiązujących w tymże środowisku ograniczeń i rygorów**. Tym właśnie różni się od coraz bardziej powszechnego luzu. Co znaczy to drugie określenie? Znowu sięgnijmy do *Słownika języka polskiego*: *luz* – „swoboda i naturalność zachowania, zazwyczaj połączona z odprężeniem psychicznym”.

Tu znowu nasi poloniści niezbyt się wysilili. Na pierwszy rzut oka owo drugie zjawisko niczym nie różni się bowiem od swobody (i to jest groźne!), ale – zwłaszcza dla żeglarzy – różnice powinny być bardzo wyraźne. Zauważmy słowa „odprężenie psychiczne” i przypomnijmy sobie esej o gwizdaniu na pokładzie, z wydanej niedawno przez Bractwo wspaniałej książeczki Tage Vossa *Morze dookoła naszego domu*. Myślę, że Braciom nie muszę streszczać tego eseju.

Określenie „luz” oznacza więc nie zręczne poruszanie się wśród ogólnie przyjętych zasad, szanowanie ich i umiejętne wykorzystywanie, **lecz ignorowanie lub wręcz gwałcenie wzorców postępowania obowiązujących w danej społeczności**. To właśnie destruktywny luz – a nie konstruktywna swoboda – sprawia, że na ulicach (a nawet w Parlamencie!) powszechnie słyszymy plugawy język, że wyniesieni na szczyty politycy, którzy jeszcze wczoraj co najwyżej oporzędzali bydło, dziś pokrzykują na prezydenta RP, że cud polsłanka potrafi zadeklarować publicznie, iż lubi seks niczym koń owies, że polityk publicznie zwraca się do zwykłego człowieka z ulicy per „dziadu”, że dostojnik rozmawia z dziennikarzem czy wyborcami trzymając rękę w kieszeni itd. itp.

Od takiego luzu już tylko krok do **anarchii**, której definicja brzmi: *anarchia* – „stan chaosu i nieporządku, zwykle powstały wskutek bezsilności ośrodków władzy lub ich braku”.

Anarchia wynika więc z obalenia wszelkich zasad, czyli zburzenia podstaw funkcjonowania stada. Oczywiście, można to zrobić pod sztandarami ideologicznymi („*Krew naszą długo leją katy, wciąż płyną ludu gorzkie łzy, nadzieje jednak dzień zapłaty, wtedy się*

*dziami będziemy my...*”). To chwyta, bo ideologia apeluje nie do rozumu, lecz do uczuć. Przypomnijmy jednak, że człowiek jest istotą stadną, a niebawym sukces ewolucyjny przyniosło mu wykorzystanie właśnie rozumu, nakazującego m.in. przestrzeganie zasad obowiązujących w stadzie. Dlatego jedną z najważniejszych różnic między dzieckiem a osobą dorosłą jest to, że ta druga potrafi okiełznać swoje uczucia i kierować się rozumem w większym stopniu niż dziecko. Nabywanie wspomnianej zdolności stanowi właśnie istotę i treść dojrzwania. Dojrzałość poświadcza dokument popularnie zwany maturą, co nasuwa skojarzenie z – ideologicznym, a jakże! – zawołaniem „nie matura, lecz chęć szczerą robi z ciebie oficera”. Oznacza ono ni mniej ni więcej tylko to, że nie trzeba być dojrzałym intelektualnie, by sprawować jakąś władzę i kształtować bieg dziejów w jakimś wycinku rzeczywistości. Do języka polskiego zawołanie to weszło niegdyś jako zwięzły symbol wynoszenia ciemniactwa do władzy (a przy okazji straszliwie zdewałowowało rangę stopnia oficerskiego, przed wojną – nie bez przyczyny – niezwykle wysoką). Niestety, niekiedy nawet w cywilizowanym społeczeństwie łokcie bywają skuteczniejsze niż szare komórki. W ekonomii znane jest wszak prawo, że gorsza waluta wypiera lepszą. Historyczna scena, gdy prymitywny rzymski żołdak zabija kreslącego figury na piasku Archimedeasa, stanowi znamieny symbol zjawiska wielokrotnie powtarzającego się, z tragicznymi następstwami, w dziejach gatunku *Homo* nie zawsze *sapiens*.

Ruchy o charakterze ideologicznym mają na ogół jakieś podłoże rozumowe. Człowiek nie jest istotą idealną, więc wszelkie stworzone przezeń systemy nie są doskonałe. Dlatego zwyczajną praktyką „inżynierów dusz” jest najpierw wskazanie na jakąś niedoskonałość, jej opis w kategoriach rozumowych, a następnie rozpalenie emocji mających niewiele – lub zgoła nic – wspólnego ani ze wspomnianą niedoskonałością, ani z rozumem w ogóle. Chodzi im bowiem właśnie o wyłączenie zdolności myślenia wskutek rozpalenia emocji, gdyż pozbawione rozumowej refleksji stado – również istot gatunku *Homo sapiens* – da się zaprowadzić tam, gdzie sobie tego życzy wspomniany „inżynier dusz”<sup>1</sup>. Zwykle sięga on jednak wzrokiem daleko poza widnokrąg rzeczoności stada i ma do zrealizowania cele własne, a nie grupowe. Odsunąć od steru dotychczasowych działań – nawet za cenę zburzenia istniejących struktur – by móc samemu chwycić za szturwał. Jakoś tak się dziwnie składa, że po takim przewrocie okazuje się wszelako, że sterowanie nie jest bynajmniej tak łatwym zajęciem, jak się wydawało, gdy się na nie patrzyło z boku. Następuje więc okres, który można by nazwać „fazą mały w kąpieli”. Ponieważ zaś wskutek stosowania najbardziej prymitywnego sposobu rozwiązywania zadań – metody prób i błędów – przewidywalność przyszłości jest mizerna, więc na wszelki wypadek konieczne staje się założenie marzącej o swobodzie tłuszczy wyjątkowo krótkiej smyczy i ciasnego kagańca. Nadejście jutrzienki wolności opóźnia się, a w tym czasie charyzmatycznym przywódcom mas – ludziom pozornie takim jak my, wyrosłym wszak spośród nas, walczącym o nasze przeciwieństwo – rosną węższe pensje i służby specjalne. Potem musi zaś upłynąć wiele czasu, zanim można ukształtują się jakieś mechanizmy demokratyczne, dające rzeczoności tłuszczy jakąś swobodę. Zwykle dożywa tego dopiero któreś z następnych pokoleń – jeśli, oczywiście, po drodze nie trafi się znowu jakaś rewolucja.

Po co o tym wszystkim piszę? Bo właśnie w polskim żeglarstwie zaczynają przebiegać, *toutes proportions gardées*, takie niebezpieczne procesy. Pojawiła się mianowicie nieliczna, ale bardzo hałaśliwa grupka ludzi, dla których liczy się nie tyle żeglarska swoboda, której nieodłączną częścią jest wszak poszanowanie zasad, lecz absolutnie nieżeglarski luz, odrzucający wszelkie zasady. Są bardzo aktywni, znaleźli drogę nawet do Sejmu RP! Można by ich porównać do kogoś, kto zapragnął smakowitej czekolady. Może ją zdobyć na dwa sposoby: albo uczciwie zarobić pieniądze i zgodnie z obowiązującymi w społeczeństwie zasadami kupić, albo – gwałcać owe zasady – zburzyć sklep i wziąć sobie smakołyk z gruzów. Otóż oni wolą ten drugi sposób, bo wydaje się szybszy i łatwiejszy. Nie myślą o tym, że potem ktoś będzie musiał odbudować ten sklep, bo na dłuższą metę jest jednak potrzebny. Działają według opisanego nieco wyżej schematu: wskazują na pewne oczywiste grzechy Polskiego Związku Żeglarskiego, ale proponują nie naprawienie tych błędów, lecz... zniszczenie zasad! Pragnęliby na przykład, by na wodach śródlądowych jakiegolwiek uprawnienia obowiązywały dopiero na jachty o długości ponad... 12 metrów! Gwoli ścisłości trzeba jednak powiedzieć, że ostatnio obniżyli swoje żądania do 7,5 metra długości po pokładzie. Na morzu właściwie nie potrzeba uprawnień, a w razie

<sup>1</sup> Mamy tu do czynienia z ciekawym zjawiskiem, że w miarę wzrostu liczebności grup zajmujących się myśleniem mądrość ludzi sumuje się tylko do pewnego poziomu. Po przekroczeniu takiego progu liczebności mamy do czynienia z procesem odwrotnym – w miarę wzrostu liczebności ciał decyzyjnych tzw. zbiorowa mądrość gwałtownie obniża swoją jakość. W psychologii zjawisko to znane jest jako „syndrom myślenia grupowego” (*group thinking*). Właśnie dlatego w stadzie nie mogą rządzić wszyscy.



czego... polskie wybrzeże jest przecież piaszczyste! (autentyczna wypowiedź jednego z tych ludzi na posiedzeniu podkomisji sejmowej omawiającej ten fragment projektu ustawy o kulturze fizycznej). Znaczący – „nie matura, lecz chęć szczera...”! Nikt nie ma patentu na nieomyślność, Związek musi się więc wsłuchiwać i w takie głosy, ale tu rodzi się dylemat: czy zlitować się nad żeglarzem, czy nad żeglarsstwem? Z drugiej jednak strony wytorowanie wśród żeglarzy poczucia, że są oto ludem ukiskanym przez grupkę podstępnych działaczy PZZ – choć przecież działacze ci nie wzięli się znikąd, lecz zostali demokratycznie wybrani – może teoretycznie doprowadzić do gwałtownych, czy wręcz wybuchowych przemian. Ale, jak powiedział niedługo Wasilij Rozanow, członek narodu ciężko doświadczonego przez straszliwy przewrót, „rewolucja [...] ma [...] dwa wymiary – długość i szerokość, ale nie ma trzeciego – głębokości.” Nagle może się więc okazać, że oto coś rozlało się długo i szeroko, ale głęboko nie ma w tym żadnej, a po starych strukturach został już jeno popiół. Ponieważ zaś w każdej działalności stadnej – nawet na poziomie bobrów, mrówek czy watahy wilków – jakieś struktury organizacyjne są jednak niezbędne, więc trzeba będzie w pocie czoła zbudować nową. Ktoś będzie musiał wylać ów pot, a potem ktoś będzie musiał stanąć na ich czele. Któż będzie się zaś lepiej nadawał do kierowania taką nową strukturą niż ci, którzy rozniecili płomień i wnieśli sztandar? Chciałbym wierzyć, że obowiązki takie podjęliby bezinteresownie. Czwierć wieku temu, gdy własnymi rękami budowałem zręby „Solidarności”, też miałem nadzieję – ach, jakżeż była piękna! – że gdy do władzy dojdą „nasi”, to będzie przynajmniej uczciwie...

W walce, bo trudno to nazwać dyskusją, zaangażowała się również nasze skądinąd zasłużone pismo „Żagle”. O dziwo, właśnie po stronie zwolenników burzenia sklepu z czekoladą! W numerze grudniowym redaktor naczelny Waldek Heflich zamieścił napastliwy felietonik. Zastosował w nim dość prostą w istocie taktykę robienia dumnia z przeciwnika, pisząc na przykład, że do postawienia Omegi na wodzie potrzebny jest patent PZZ. Zagrywka prymitywna, gdyż na tej samej zasadzie można by powiedzieć, że by pełnić funkcję redaktora naczelnego „Żagli” właściwie nie trzeba umieć pisać i czytać. Wystarczy, że ma się przepustkę do redakcji i umie się poganiać swoich podwładnych. To oni muszą się martwić o ortografię, styl, a jeśli im jeszcze starczy sił – to o sens tego, co piszą. Tyle tylko, że takie harce nic nie dają, boć przecież nie można z kogoś zrobić dumnia, gdyż dumniem albo się jest, albo nie jest. Ścisłej zaś – dumniem się niekiedy bywa. Mędrcom zresztą też, ale tylko wtedy, gdy się człowiek bardzo natęży.

Ostatnio w internecie pojawił się obrazek przedstawiający zaprojektowaną przez pana Pawła Pawlickiego koszulkę. Widnieją na niej kotwica z godłem PZZ i przywiązana do niej liną, która jest odcięta umieszczonymi nieco wyżej nożyczkami. Nad tym wszystkim znajduje się zaś napis „Uwolnić przyjemniaczków!” Hmm... Pragnę poinformować pana Pawła Pawlickiego, że na jachcie do ewentualnego cięcia lin używa się nie nożyczek, lecz noża. By to wiedzieć, nie trzeba nawet być żeglarzem – wystarczy wyobrazić sobie muskularnego, ogorzałego, brodatego zejmana, z potężną fają, czapką z daszkiem, bluzą w biało-niebieskie paski i... z wielkimi nożyczkami za pasem! Można by do tego jeszcze ewentualnie dodać zarękawki. Nawoływanie do uwalniania przez odcinanie kotwicy też jest czymś, czego pan Pawlicki – mam nadzieję – nie rozumie. Bo odcięcie kotwicy to w żeglarskim jeden z najbardziej haniebnych czynów! Taki postępek wyklucza człowieka z grona żeglarzy i powoduje jego cywilną śmierć w tym towarzystwie! No i jeszcze jeden drobiazg. W naszej chrześcijańskiej tradycji kotwica jest symbolem nadziei. Strzeżmy się więc tych, którzy chcą nas od niej odciąć!

Podsumowując – nie twierdzą, że Polski Związek Żeglarski nie popełnia błędów. Nie twierdzą, że wszystko dzieje się idealnie. Nie twierdzą, że Związek ma tylko powody do dumy, a nie ma czego się wstydić. I gdybym miał choć cień podstawy do przypuszczeń, że młode, energiczne i śmiałe sokoły zdołają lepiej sterować polskim żeglarsstwem, natychmiast stanąłbym w ich szeregach. Ale kierując się tym, co w ciągu 40 lat nauczyłem się nie tylko o Związku, lecz przede wszystkim o żeglarswie, widząc to, że wspomniane sokoły nie mają żadnego konstruktywnego programu, będę jednak trwał przy starych, sprawdzonych i w moim głębokim odczuciu rozsądnych strukturach organizacyjnych polskiego żeglarsstwa<sup>2</sup>.

Inny poważny problem stanowią kwestie instruktorskie. Otóż zarówno obowiązująca ustawa o kulturze fizycznej, jak i projekt nowej, nakładają na PZZ obowiązek egzaminowania i wydawania patentów żeglarskich. Jednakże oba wspo-

mniane dokumenty nie dają instruktorom Związku... uprawnień nauczycielskich! Znaczący: kogiel – tak, mogiel – nie! Egzaminować – proszę bardzo, ale od szkolenia wara! W listopadzie ubiegłego roku, na posiedzeniu Rady ds. Kształcenia i Doskonalenia Kadr Kultury Fizycznej przy Ministrze Edukacji Narodowej i Sportu, wraz z kilkoma innymi związkami sportowymi wykazaliśmy ten nonsens. Wysocy urzędnicy z MENiS zasłonili się wówczas stwierdzeniem, że przecież odnośny dokument w swym obecnym kształcie był jakoby konsultowany ze związkami. Przedstawiciele rzeczonych związków popatrzyli na siebie zdumieni i zapytali się nawzajem, czy ktoś pytał się o ich zdanie? Okazało się, że nie, a urzędnicy w ministerstwie sporządzili odpowiednie zapisy sami. Doszliśmy wspólnie do wniosku – a byli przy tym również przedstawiciele MENiS – że należy zmienić ten stan rzeczy. PZZ skierował więc odpowiednie pismo do ministerstwa, traktując to właściwie jako formalność. Jakież było nasze zdumienie, gdy w odpowiedzi dowiedzieliśmy się, że MENiS bynajmniej nie zamierza dokonywać zmian, ponieważ... nie deklarował takiego zamiaru! Znaczący – jesteście urzędnikami państwowymi, w których gestii leży rozwiązanie tego problemu zgodnie ze zdrowym rozsądkiem, ale nie uczynimy tego, ponieważ „nie deklarowaliśmy takiego zamiaru”. Znowu przyjdzie więc Związkowi wykazywać, że dwa i dwa to cztery, a jak wiadomo z praktyki, oczywistości najtrudniej przebijają się do świadomości decydentów.

Problem konsultacji, których nie było, wypłynął jeszcze raz na posiedzeniu komisji sejmowej radzącej nad projektem ustawy o kulturze fizycznej, ale kiedy z naciskiem przypomnieliśmy, że nikt nas o zdanie nie pytał, rzeczony problem znikł i już więcej się nie pojawił. Trwa natomiast nieracjonalny i niekorzystny dla żeglarsstwa stan zawieszenia uprawnień instruktorskich zdobytych po roku 1997.

Na następną kadencję zapowiada się więc sporo pracy. Oprócz wspomnianych spraw do załatwienia, trzeba będzie przede wszystkim dopasować nasze uregulowania żeglarskie do prawa ogólnoeuropejskiego, a ściślej – w pocie czoła popracować przy budowie takiego wspólnego, europejskiego układu. Konieczne więc będzie zakasanie rękawów i aktywniejsze działanie w międzynarodowych gremiach żeglarskich. Do tego trzeba ludzi światłych, energicznych i – *last but not least* – swobodnie władających językami obcymi. Całe szczęście, że w naszych kręgach takich właśnie ludzi bynajmniej nie brakuje. W interesie żeglarzy to właśnie Związek będzie musiał najpierw postrzeżać problemy (nawet te, które mogą się ujawnić dopiero w przyszłości), potem opracowywać sposoby ich rozwiązywania, a jeszcze potem inicjować powstanie odpowiednich uregulowań prawnych – na poziomie związkowym, ministerialnym i wreszcie ustawowym. To praca na kilka kadencji, bo ciała europejskie (a Polska leży wszak w samym środku Europy) zbyt ruchawe nie są. Dlatego najpierw trzeba będzie zawrzeć umowy dwustronne, regulujące żeglowanie polskich żeglarzy w Niemczech, Austrii czy Hiszpanii, a tamtych żeglarzy po Mazurach. Coś niecoś zmienia się w nauce o uczeniu się czynności ruchowych, trzeba będzie zatem nieustannie pracować nad zmianami w programach instruktorskich. W tej dziedzinie możemy zaś spokojnie równać się z naszymi partnerami w reszcie Europy. Ogromne, wspaniałe, dotychczas słabo wykorzystywane przez polskich żeglarzy akweny leżą też poza naszą wschodnią granicą, a oficjalne kontakty z żeglarzami rosyjskimi, ukraińskimi czy białoruskimi są właściwie żadne. To tylko garść przypadkowo dobranych problemów, z którymi przyjdzie zmagać się Związkowi. Jest ich znacznie więcej, a i codzienna, szara praca administracyjna, której właściwie w ogóle nie widać, pochłania sporo energii. W takiej sytuacji bezproduktywne trącenie owej energii na jakieś wojenki domowe nie wydaje się rozsądne, choć stałe doskonalenie struktur i sposobów działania PZZ jest bez wątpienia niezbędne. Należy zatem życzyć nowym władzom naszego Związku dużo zdrowia, energii i pomysłu. A także niezbędnych w demokracji przeciwników – uczciwych, rozumnych i mających na celu dobro polskiego żeglarsstwa, takiej prawdziwie konstruktywnej opozycji. Wszystko to będzie **naszemu** PZZ – temu samemu, ale nie takiemu samemu – bardzo potrzebne!

<sup>2</sup> Zgodnie z powszechnymi obecnie poglądami w psychologii, w młodym wieku człowiek inteligentny dysponuje głównie tzw. inteligencją płynną, pozwalającą mu znajdować właściwe rozwiązania w sytuacjach nowych i nieznanach. Natomiast w starszym wieku przeważa u niego tzw. inteligencja skryształizowana, umożliwiająca bardzo sprawne rozwiązywanie problemów z dziedzin już mu znanych. Krótko mówiąc, inteligencja płynna skłania do szukania nowych dróg, a skryształizowana chroni przed zejściem na manowce. Ich zderzenie skutkuje tzw. konfliktem pokoleń, ale potrzebne są obie.

# SPRAWOZDANIE SKRYBY Z LV ZAFARRANCHO

Donoszę najuprzejmiej, że dnia 23 października 2004 na przystani Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego odbyło się LV Zafarrancho, na które przybyło około 50 Braci wraz z Brankami i Jungami.

Zgodnie z obyczajem **Kapitan** powitał Braci dziękując za przybycie i uwagi zgłoszone do nowej „DOKTRYNY” przesłane Radzie Siedmiu. Następnie Kapitan zaprezentował Braciom projekt nowej Narodowej Bandery Mesy Kaprów Polskich, który to głosami Braci przyjęty został.

Brat **WOJCIECH KOT (91)** zobowiązał się do pokrycia kosztów zamówienia 100 nowych Bander za co dostąpił zaszczytu wykonania zwrotu.

Kolejnym punktem była prezentacja kandydatów na Jungów. Bracia wysłuchali kolejnych prezentacji i po zarządzeniu głosowania jednomyślnie poparli przyjęcie na Jungów następujących kandydatów: **ZBYSZKA WASILEWSKIEGO, ANDRZEJA KACALE, DARKA PEKALE, MIROSLAWA MISAYATA** oraz **JANUSZA DOMAŃSKIEGO**.

Podczas **Zafarrancho** Bracia mogli zapoznać się z propozycją nowej „DOKTRYNY”, której projekt w kilku egzemplarzach został wyłożony do wglądu. Brat **BOLESŁAW KOWALSKI (1)** omówił rolę i funkcję naszych praw i innych regulacji. Brat **ZIEMOWIT BARAŃSKI (12)** poparł „DOKTRYNĘ” jako zbiór naszych praw, ale nie spodobała mu się sama nazwa. Po burzliwej dyskusji Bracia postanowili przegłosować nową nazwę „USTANOWIENIA”, która to została przyjęta. Brat **ZIEMOWIT BARAŃSKI (12)** złożył wniosek o przyjęcie tekstu „USTANOWIEN”, a ostateczną korektę redakcyjną złożyć na ręce Kapitana, co zostało przez Braci przyjęte przy 2 głosach wstrzymujących się.

Po przyjęciu tak ważnego dokumentu ustalającego pryncypia nowego ładu Bractwa zwrot wykonał Brat **JERZY KNABE (2)**.

Następnie Sztormani Mes regionalnych zapoznali Braci z aktualnymi wydarzeniami w Mesach i przedstawili ich plany na przyszłość.

Kanclerz Kapituły Chwały Mórz **ZIEMOWIT BARAŃSKI (12)** odczytał **REZOLUCJĘ** o przyznaniu Medalu Bractwa następującym osobom: **PAWŁOWI MILARTOWI (52), MATEUSZOWI KUSZNIEREWICZOWI, KAROŁOWI JABŁOŃSKIEMU, ZYGFRYDOWI PERLICKIEMU** oraz **JERZEMU PALEOLOGOWI (78)**, proponując jednocześnie, aby ich wręczenie odbyło się na pierwszym **Zafarrancho** roku 2005. Kapituła przyznała także Przywileje Gwiazd Braciom: **ANDRZEJOWI KASZYŃSKIEMU (88)** I i II Białej oraz I i II Czerwonej, **JACKOWI KNAJDROWSKIEMU (90)** I Białej, **WACŁAWOWI PERTYŃSKIEMU (93)** I Białej, **ANDRZEJOWI STRABURZYŃSKIEMU (94)** I Białej oraz I i II Czerwonej oraz **WOJCIECHOWI KOTOWI (91)** I Białej.

**Zafarrancho** zatwierdziło wniosek Kapituły Nagrody Chwały Mórz o przyznaniu **Nagrody Chwały Mórz na 2006 rok** w postaci **Topora Bojowego ZIEMOWITOWI BARAŃSKIEMU (12)**.

W imieniu Komisji Dobrego Porządku wystąpił **MACIEJ KWIATKOWSKI (77)** stwierdzając, że Komisja nie wnosi żadnych uwag z wyjątkiem procedury przyjmowania do Bractwa Jungi **ADAMA KANTORYSIŃSKIEGO** i wnosi o jego przyjęcie, jednak po burzliwej dyskusji sprawa została odłożona.

Skarbnik **HUBERT KOLEŚNIK (50)** poinformował o stanie Kasy **MKP**, w której to znajduje się 7554,70 zł.

Vigia International **JERZY KNABE (2)** odczytał sprawozdanie z kontaktów międzynarodowych w okresie od października 2003 do października 2004.

**Kapitan** przedstawił plany najbliższych przedsięwzięć **MKP Anno Domini 2005**:

1. stworzyć stronę WWW **MKP**,
2. wydać „USTANOWIENIA” i zamówić Bandery dla wszystkich Braci oraz rozesłać je,

3. kontynuować wydawanie **ZŁOTEJ SERII**,
4. stworzyć **DYKCJONARIUSZ** (leksykon) **MKP**,
5. zorganizować internetowe Muzeum Żeglarstwa,
6. zorganizować **Zafarrancho** w 2005 roku.

W dyskusji poruszono temat współpracy i nawiązania bliższych kontaktów z żeglarzami polonijnymi z USA i Kanady (ewentualne zarekomendowanie kandydatów na Jungów z tych środowisk) oraz zaproszenia gości z USA i Kanady do uczestnictwa w **Zafarrancho 2005**. Braciom bardzo spodobała się idea Muzeum Żeglarstwa. Zaproponowano także zorganizowanie uczestnictwa przedstawicieli **MKP** w Światowym **Zafarrancho** Argentyna 2006.

Tradycyjnym zwrotem *ad finem* **Kapitan** zamknął **LV Zafarrancho**.

Skryba Mesy Kaprów Polskich

Zbysław Zbyszynski (92)

## Mesa Kaprów Polskich – Hermandad de la Costa - Polonia Sprawozdanie z kontaktów międzynarodowych od 10.2003 do 10.2004.

Na Zafarrancho w Kołobrzegu (25 października 2003) zostałem wyznaczony do pełnienia funkcji *Vigia International* czyli Oka Międzynarodowego naszej Mesy. Po upływie roku mam do przedstawienia Braciom następujące sprawy:

- **Sprawozdanie z Zafarrancho w Kołobrzegu** o powstaniu trzech Mes Regionalnych w Polsce, wyborze nowego Kapitana i pozostałych zmianach organizacyjnych, ukazało się w „The Tortuga Post” – organie prasowym Światowego Bractwa – w numerze 27. z grudnia 2003;
- Pod koniec grudnia na grupie internetowej <http://groups.yahoo.com/group/brisegalets> umieszczone zostały życzenia noworoczne dla Braci z całego świata od naszego Bractwa;
- Na początku roku 2004 zaczęła działać nowa strona internetowa [www.secoin.org](http://www.secoin.org) prowadzona przez Sekretarza Współpracy Międzynarodowej (SECOIN) Jacques Rial’a. Niektóre jej działy dostępne są wyłącznie dla Braci i chronione są albo hasłem „orza” albo podwójnie – imieniem użytkownika „secoin” oraz hasłem „hocboc” (BOC to skrót od angielskiej nazwy „Brotherhood Of the Coast”). Na stronie tej można również przeczytać lub ściągnąć do własnego komputera archiwalne numery TTP czyli „The Tortuga Post”;
- Dnia 11 marca na grupie internetowej „brisegalets” oraz w numerze 28. TTP (marzec 2004) ukazała się zapowiedź i zaproszenie na Konferencję Bezpieczeństwa w Jachtingu i Zafarrancho Wiosenne w Szczecinie dnia 24. kwietnia;
- Z okazji Światowego Dnia Bractwa w dniu 4 kwietnia umieściłem na tej stronie na tej samej grupie w imieniu polskiego Bractwa życzenia: „Long life to BOC from Polish Brothers!”;
- Na tej samej grupie 4 czerwca umieściłem w naszym imieniu kondolencje z powodu śmierci Braci amerykańskich w katastrofie podczas lądowania na Abaco (Bahamy), gdzie 27. maja miało się odbyć Zafarrancho tamtejszej Mesy;
- Latem SECOIN konsultował Kapitanów Krajowych a następnie ogłosił warunkowe przyjęcie do Światowego Bractwa, na 2-letni okres próbny, Bractwa z Południowej Afryki (powstałego już w roku 1998, lecz niezupełnie zgodnie z obowiązującymi zasadami);
- Ogłoszony został program Światowego Zafarrancho w Argentynie w roku 2006: przewidywany termin zebrania się z tej okazji naczelnego organu Światowego Bractwa – Rady Kapitanów Krajowych, to 24 i 25 listopad. Właściwie Zafarrancho odbędzie się w dniach od 26 listopada do 3 grudnia. Koszt udziału w całości obliczono na 55 USD od osoby, nie wliczając w to podróży oraz hoteli;
- Podczas tegorocznego rejsu jachtem Bona Terra, na Sycylii, miałem okazję gościć na pokładzie Escrivano czyli Skrybę z miejscowej Mesa de Catania, Brata Giovanni Ianora;
- Równocześnie z naszym odbywa się właśnie Zafarrancho Krajowe w USA. Wysłałem im z tej okazji życzenia od polskich Braci. Za tydzień będzie Zafarrancho krajowe w Wielkiej Brytanii i zamierzam wysłać podobne życzenia.

Jak wynika z powyższego, główną metodą porozumiewania się i kontaktów międzynarodowych, ale również krajowych, jest obecnie komunikacja elektroniczna. Zachęcam Braci do większego wykorzystywania tej możliwości.

Jerzy Knabe (2)

Vigia International Warszawa, dnia 23 października 2004

## Z kart historii Polskiego Związku Żeglarskiego

Od spotkania w Tczewskiej Szkole Morskiej i wyboru pierwszego Prezesa, którym został Józef Klejnot-Turski i zaledwie 200, a może 300 osób uprawiających żeglarstwo, minęło już ponad trzy czwarte wieku i Polski Związek Żeglarski jest dziś potężną organizacją, a polskie żeglarstwo jest obecne niemal na wszystkich morzach i oceanach świata.

Związek powstał 11 maja 1924 r. z bardzo prozaicznego powodu – potrzebna była organizacja, która umożliwiłaby Polakom start w Igrzyskach Olimpijskich. Szybko jednak opowiedział się za szerszą formułą. Wyznaczono obok sportu funkcję wychowawczą, popularyzację myśli morskiej, przygotowywanie kadr dla gospodarki morskiej przez szkolenie i twardą szkołę życia.

Okres międzywojenny związany był z ogromnym wysiłkiem organizacyjnym. Powstawały nowe kluby i ośrodki żeglarskie, takie jak Jastarnia, Gdynia, Narocz i inne. Powstał też jeden z najnowocześniejszych basenów jachtowych na Bałtyku w porcie gdyńskim.

W 1939 r. PZZ zrzeszał 42 kluby i około 5000 członków, dorobek niemały. Nie sposób pominąć dorobku skutniczego. Projektowali i budowali jachty Antoni Aleksandrowicz, Zbigniew Pluciński, Tadeusz Sołtyk, Leon Tumiłowicz i inni. Budowano wszędzie: w Wilnie i Toruniu, Chojnicach i Lwowie, Warszawie i Bydgoszczy. Powstawały jachty proste, czasem prymitywne, ale dostępne. Także śmiałe konstrukcje jak „Konik Morski”, czy słynny „Korsarz”.

Nie można pominąć tych, co widzieli polskie żeglarstwo na wodach dalekich, choćby Władysław Wagner, który na trzech „Zjawach” opłynął świat i tylko wybuch wojny nie dał Mu dobić do Gdyni.

Wybuch wojny to rabunek dorobku polskiego żeglarstwa, zniszczenia i zejście do podziemia. Wielu żeglarzy znalazło się w konspiracji, tamże zaczęli budować jachty, prymitywne, bo nie było materiałów, ale z myślą, że po wojnie będą potrzebne. Jachty budowali: Mieczysław Boczar, Leon Jensz, Zbigniew Szymański pod kierunkiem znanego później konstruktora „Omeg” – Juliusza Sieradzkiego. Wymienić należy także Mieczysława Plucińskiego, twórcę całej rodziny Jachtów P.

W mroczne dni wojny pod nosem okupanta w 1943 roku odbyły się na Wiśle regaty upamiętnione specjalnie wybitnym na tę okazję medalem. Szkolenie prowadzono regularnie pod czujnym okiem kpt. Henryka Fronczaka.

W lutym 1945 r. PZZ wznowił działalność z Prezesem Mikołajem Osińskim na czele. Niemał dziesięć lat zabrało „lizanie ran” zadanych przez okupanta. Odbudowa zniszczonych przystani, portów, przygotowanie i wyszkolenie nowej kadry, utworzenie od nowa przemysłu jachtowego to wielki wysiłek zważywszy trudne gospodarczo i politycznie lata.

W tym dziele mają swoje wielkie zasługi organizacje masowe jak ZHP, Liga Morska, Ludowe Zespoły Sportowe i inni. Dzięki ich pracy żeglarstwo dotarło do małego miasteczka i na wieś.

Odwiłz 1955 roku – to otwarcie dla żeglarstwa morskich szlaków. Odwiedzano masowo porty sąsiadów nad Bałtykiem, a w 1957 rejs jachtów „Zew Morza” i „Generał Żaruski” do Narwiku otworzył drogę do wypraw dalekomorskich. Następne lata to całe pasmo żeglarskich dokonań. Rejs Leonida Teligi, Krzysztofa Baranowskiego i Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz. Wspaniałe starty w regatach transatlantyckich Kuby Jaworskiego, Teresy Remiszewskiej i Jurka Rakowicza, udział w okołoziemskich regatach WHITEBREAD jachtów „Copernicus” i „Otawo”, a także start polskiej załogi pod dowództwem Romana Paszke na katamaranie „Warta-Polpharma” w wokółziemskich regatach „Race 2000”. Wypraw i rejsów ma na swym koncie polskie żeglarstwo dużo. Miarą jest przyznawana od wielu lat nagroda ministra żeglugi „Srebrny Sekstant”, do której pretenduje co roku wiele załóg.

Kilkakrotnie stawali polscy żeglarze do olimpijskich konkurencji, niestety bez większego powodzenia. Dopiero na Igrzyskach Olimpijskich Atlanta 1996 nasz reprezentant Mateusz Kusznierewicz zdobył medal olimpijski i to od razu złoty, powtórzył swój wyczyn na Igrzyskach Olimpijskich Ateny 2004 – tym razem zdobywając brązowy medal. Przyszły też sukcesy w klasach olimpijskich i międzynarodowych. Mamy mistrzów świata i Europy w żeglarstwie lodowym. Ogromnym sukcesem polskiego jachtu i załogi „MK Cafe” było zwycięstwo wraz z zespołem USA w Admiral’s Cup’97.

Ponad 80 lat Polskiego Związku Żeglarskiego to także kształtowanie charakterów młodych ludzi w twardej szkole służby na morzu. Począwszy od działań gen. Mariusza Żaruskiego zapoczątkowanych w latach 20., mających na celu wyprowadzenie młodzieży na morze, przez kolejne dziesięciolecia wielki nacisk kładziono na morskie wychowanie młodych ludzi. Ostatnie lata przyniosły wiele interesujących przedsięwzięć, począwszy od Bractwa Żelaznej Szekli Adama Jassera poprzez Szkołę pod Żaglami Krzysztofa Baranowskiego.

Od początku swojego istnienia PZZ wiele uwagi poświęcał pozasportowym i pozarekreacyjnym funkcjom żeglarstwa. Działalność ta została zdynaminizowana w latach 70. i 80. Zaowocowała m.in. organizacją kampanii programowej pt. „Mazurska Operacja Żagiel”, stworzeniem programu resocjalizacji i readaptacji czy systemu edukacji morskiej „1000 Szkół pod Żaglami”.

**Archiwum PZZ**

## KSIĄŻKA ŻYCZEŃ I ZAŻALEŃ

Za chlebem po świecie los gania człeka jak burą sukę psy po majdanie, a tu tymczasem świątek żeglarski w stanie napięcia i zdrowego podniecenia oczekuje demokratycznego wydarzenia, od którego podobno wszystko zależy. Zasięgnąłem więc języka tu i ówdzie, poddałem ładunek obróbce zdrowego rozsądku, nałożyłem filtr braku interesu i *finalmente* melduję co następuje. Mam nadzieję, że rychło w czas, czyli przed, a nie po Sejmiku PZZ.

**STAN RZECZY**

Nawet ślepy widzi a głuchy słyszy, że jest kilka grup interesu w PZZ. Wszystkie są niezadowolone z obecnej sytuacji.

**ŚCIGANCI**, czyli sól ziemi pezetżetowskiej. Nikt nie może kwestionować, że PZZ to związek sportowy. Jak twierdzą obecne władze PZZ, kasa państwowa sypie groszem TYLKO i wyłącznie na potrzeby sportu wyczynowego, ze szczególnym uwzględnieniem olimpiad. Jeśli PZZ wydaje pieniądze państwowe na żeglarstwo,

*czyli Polski Związek Żeglarski z mojej bajki*

to jest to NIEMAL WYŁĄCZNIE sport. Tymczasem na jednym ważnym spotkaniu usłyszałem na własne uszy, jak wybitny działacz sportowy głosił rewolucję, gdyż w PZZ sportowcy „są w mniejszości”, a większość stanowi administracja. Działacz sportowy miał w zanadrzu argumenty „z życia krwiopijców”. Oto podobno jeden OZZ pozyskał ze swej rocznej działalności 240 tys. złotych. Z tego wydał na administrację 140 tys. zł, a tylko 4 tys. przeznaczył na sport. To miał być jawny dowód działań niezgodnych ze statutem PZZ, wołających o pomstę do nieba i karę boską z wypaleniem zarazy do żywego. Panowie Ściganci! Przyjmijcie do wiadomości inny fakt oczywisty, że PZZ jest nie tylko związkiem sportowców i dobrze o tym wiecie. Jeżeli Okręgi PZZ potrafią służyć innym żeglarzom za 140 tys. zł rocznie, to są wzorem

*Dokończenie na str. 12*

1. Wyjść naprzeciw życzeniom rzeszy żeglarzy – odstąpić lub nie dopuścić do formalizowania żeglarstwa tam, gdzie nie jest to konieczne ( rejestracja małych jachtów, obowiązkowe ubezpieczenia itp.).

2. Monitorować poczynania urzędów państwowych i zapobiegać pomysłom w rodzaju „podatek od luksusu” (jachty), „podatek podwodny”, traktowanie żeglarstwa jako sport „niebezpieczny dla otoczenia” itp.

3. Otoczyć większą opieką zawodników i ich trenerów poprzez zaktywizowanie sponsorów instytucjonalnych i wykorzystanie „dźwigni medialnej”.

4. Objąć przygotowaniem olimpijskimi wszystkie 11 klas przewidzianych na kolejną Olimpiadę.

5. Zaprosić do współpracy ośrodki akademickie kształcące trenerów i instruktorów żeglarstwa (AWF) idąc za dobrym przykładem Warszawskiego i Wrocławskiego OZŻ.

6. Dokończyć reformy stopni żeglarskich przez zlikwidowanie stopnia sternika morskiego (programy szkoleniowe identyczne dla kapitana i „morsa”) i klarowne ustawienie uprawnień.

## Postulaty na XLI

7. Rozszerzyć grono „bezpateńców” o uczestników regat, a także właścicieli małych jachtów. (długość po pokładzie lub inny znamieny wymiar pozostaje do dyskusji).

8. Nie dopuścić do gradacji bezpieczeństwa różnych akwenów stosowanej przez wielu ubezpieczycieli, gdzie najbezpieczniejszą żeglugę oceaniczną traktuje się jako najbardziej ryzykowną.

9. Centralny Ośrodek Żeglarstwa w Trzebieży - z funduszy unijnych (z różnych programów) odbudować i rozbudować Ośrodek w Trzebieży uwzględniając przy tym potrzeby żeglarzy niemieckich.. A Centrum w Górkach Zachodnich to właśnie godna pochwały inicjatywa AWF, a nie PZZ!

10. Oddać „Pogorię” Sail Training Association Poland i zakończyć zenujące przetargi sądowe PZZ otrzymany od TVP „Pogorię” prawem kaduka „a sam nie jest w stanie pełnić roli armatora. Osobiście nie mam żadnych związków ze STAP.

11. Zbudować następcę utopionego „Zewu Morza”. „Zew II” został ze stratą dla polskiego żeglarstwa sprzedany do Japonii i pły-

## KSIĄŻKA ŻYCZEŃ I ZAŻALEŃ

*Dokończenie ze str. 11*

oszczędności i postawy obywatelskiej, z której wielu mogłoby w naszym kraju skorzystać, sportowców z tego nie wyłączając. Nie możecie zapominać, że nikomu się nie uda wydać grosza, który państwo dla Was przeznaczyło. Ale łapki trzymajcie z dala od cudzego, bo to niegodne sportowca. Bynajmniej nie twierdzą, że żeglarstwo sportowe jest w naszym kraju rozpieszczane. O nie! Ale to jest zupełnie inny problem. Nieprawdaż?

**FREEDOMICI**, czyli wolna grupa kabaretowa. Jak różne inne grupy mniejszościowe w naszym kraju, Freedomici są bardzo aktywni. Podobno dzieje im się straszna krzywda. Jedyny balsam, który ból ukoi i sprawiedliwości uczyni zadość, to likwidacja zniechęconego PZZ. Sanacja przez likwidację – tak mniej więcej wygląda *credo* tej opcji. Do tego trzeba dorzucić hasła: „żeglarstwo nie wymaga wiedzy (stopni)” i „każdy sobie łódkę skrobie”. Są już pierwsze efekta presji Freedomitów na słaby PZZ: po śródlądziu mogą pływać żeglarze bez jakiegokolwiek przygotowania TYLKO na łódkach najbardziej niebezpiecznych (małych), a po morzu w strefie największego zagrożenia dla jachtów (do 20 Mm od brzegu) mogą pływać żeglarze o najmniejszych możliwych kwalifikacjach, czyli sternicy jachtowi. BTW – na chwałę systemu szkolenia PZZ trzeba zaliczyć powszechne nieprzestrzeganie przepisów przez sterników jachtowych – nauczo no ich jakże słusznie, że prawdziwe niebezpieczeństwo dla jachtu stanowi ład. Tylko dzięki temu ten idiotyzm nie skutkuje masowymi ofiarami głupoty Freedomitów i nierozwagi PZZ. Panowie Freedomici! Jakiś PZZ będzie istniał zawsze, gdyż tak działa państwo. Gdyby udało się Wam zlikwidować PZZ, to stopnie żeglarskie i rejestracje jachtów będą obsługiwać inne jednostki administracji państwowej jak sołectwa, zarządy dróg i mostów itp. itd. Nie jest prawdą, że żeglarstwo nie wymaga kwalifikacji. Że na tzw „szerokim świecie” niepotrzebne są egzaminy i stopnie, by można było żeglować. Więc – zimny prysznic i prośbę stanowczo uzupełnić *oleumwelbum*. Koniecznie czytamy lektury fachowe, a nie głupoty.

**DESTRUENCI**, czyli nie, bo nie. Dla nielicznej acz autorytarnej grupy Destruentów wszystko w PZZ jest złe i bez sensu. Zgromę budzi przede wszystkim fakt, że PZZ dysponuje otrzymane od państwa fundusze na sport, kompletnie zaniedbując finansowanie innych dziedzin żeglarstwa. Poza tym, że Destruenci zapominają, że PZZ to pierwsze *primo* – związek sportowy, a drugie *primo*, że działają w nim ludzie wybrani przez społeczność żeglarską i innych po prostu nie ma i nie będzie! Twierdzenie, że wszystko (poza interesami wadzy) jest w PZZ bez sensu, prowa-

### *czyli Polski Związek Żeglarski z mojej bajki*

dzi donikąd. Mamy takie władze, jakie mamy środowisko i w tych granicach działać trzeba. Nikt rozumny nie twierdzi, że jest idealnie. Rzeczywiście nie wiemy, czy jest niemożliwym wsparcie przez państwo żeglarstwa niesportowego. Rzeczywiście, nikt z obecnych władz PZZ nie pytał o to władzy państwowej i ustawodawców. Koncentrować należy się na tym co można poprawić, a nie na poszukiwaniu cudownych rozwiązań, czy poszukiwaniu idealnych ludzi. Skąd niby oni mieliby się wziąć?

**WŁADZA** w PZZ jest w poważnych opalach – atakowana równo przez Ścigantów, Freedomitów i Destruentów. Największy błąd tej władzy to dopuszczenie do sytuacji, w której trudno znaleźć żeglarzy, dla których PZZ nie jest synonimem krzywdy, złej organizacji i braku sensu działania. To istna katastrofa. Władze też nie mogą być zadowolone z takiego stanu rzeczy. Więc wszyscy są nieszczęśliwi. Wina nie jest tylko po jednej stronie, ale nie ma wątpliwości, że władza wyalienowała się ze środowiska. Ci, których wybieracie, drodzy Delegaci na Sejmik PZZ, muszą być świadomi stanu rzeczy i umieć rozmawiać ze wszystkimi podmiotami Związku. To minimum oczekiwań. Byłoby jednak wspa niale, gdyby kandydaci do władz także mieli pomysł na:

1. wzrost dofinansowania wyczynu sportowego,
2. potrafili sprawdzić możliwości finansowania niesportowego żeglarstwa przez państwo,
3. mieli koncepcje spowodowania zmiany nastawienia państwa do żeglarstwa niesportowego, jako zjawiska kulturowego i sposobu na życie obywateli ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży,
4. mieli koncepcje uproszczenia przepisów żeglarskich z zachowaniem elementarnych zasad bezpieczeństwa i opieraniem się na sprawdzonych wzorach,
5. potrafili wykorzystać potencjał środowiska żeglarskiego,
6. będą zdolni wytłumaczyć wszystkim podmiotom czym jest i czym powinien być PZZ,
7. będą silni fachowym zapleczem w przeciwstawianiu się anarchii.

Wybierajcie tych przede wszystkim, którzy myślą co mogą dać PZZ i szeroko pojmowanemu żeglarstwu w Polsce, a nie tych kombinujących co będą z bycia władzą w PZZ mieli dla siebie. I tym mało oryginalnym zawołaniem żegnam się z nadzieją, że po 19 marca jednak obudzimy się w innej, tej mojej bajce. Czego wszystkim i sobie z całą odpowiedzialnością życzę.

*Eugeniusz „Gienia” Moczyłowski  
Kapitan Mesy Kaprów Polskich Bractwa Wybrzeża*

# Sejmik PZZ

wa tam jako „Kaisei”, a jego bliźniaczy kadłub od lat zagraca Górki Zachodnie. Nowy jacht powinien nazywać się „Zew Morza III”.

12. Powrócić do upadłego projektu udziału Polski w Pucharze Ameryki, ale jako przedsięwzięcia ogólnonarodowego i w dalszej perspektywie czasowej. Zacząć od znalezienia równoprawnych sponsorów strategicznych, a potem rozglądać się za skipperem i załogami.

13. Uruchomić publikacje tanich pomocy nawigacyjnych (loce śródlądowe i morskie, mapy itp.)

14. Żeglarstwo to również tradycja – postuluję nawiązać kontakt z Muzeum Sportu i Centralnym Muzeum Morskim i zadbać o właściwą ekspozycję zarówno osiągnięć olimpijskich jak i morskich – bo mamy i jedne i drugie.

15. Związek nie może faworyzować jednego pisma kosztem drugiego, jak również traktować krytyki prasowej jako swojej opozycji. Polityka wobec mediów jest jednym z poważniejszych zadań Związku, w tej chwili nie ma żadnej.

16. Zadbać o właściwy wizerunek Związku przez organizowanie konferencji prasowych, inspiracje artykułów, audycji itp. Czy ktoś z Was pamięta ostatnią konferencję prasową PZZ?!

17. Uaktywnić działalność w Internecie – poprawić stronę, odpowiadać na zarzuty, podejmować dyskusje, dbać o aktualność. Internetowi żeglarze to nie tylko „oszołomy”. To jest medium, którego nie sposób przecenić.

18. Wskrzesać zapomnianą umowę z TVP i uruchomić co najmniej jeden ogólnopolski program żeglarski w TVP.

19. Uruchomić media dla zdobywania sponsorów. Jeden strategiczny sponsor jest w stanie wyasygnować kwoty porównywalne z całym funduszem olimpijskim. Przykłady wskazują, że jest to możliwe.

20. Związek powinien istnieć w mediach – nie brak osiągnięć, które go do tego upoważniają. A obecność w mediach to zarazem obecność w świadomości społeczeństwa i wspomniana już „dźwignia” finansowa przy negocjacjach ze sponsorami.

**Krzysztof Baranowski (3)**

## Wielce Szanowny Don Jorge,

Prywatnie uważam ciągnięcie tematu PZZ za stratę czasu, ale przyjmąłem szaczytną funkcję i mam obowiązki. Bracia Mesy Kaprów Polskich zobowiązali mnie do określenia naszego stanowiska – więc zajmuję się tym najlepiej jak umiem i rozumiem. Przepraszam, że nie odpowiadam na poszczególne wypowiedzi interlokutorów. Wracam ogólnie do tematu przede wszystkim dlatego, że głosy nawołujące do rewolucyjnych i ewolucyjnych zmian są „jakoby cymbał brzmiały” – czyli tyle z nich pożytku, że brzmiały. Bardzo wyraziście pokazał to ostatni Sejmik PZZ.

### ZMIANY

Jeśli, jak czytam na *sail-ho*, jest w Polsce miliony niezadowolonych żeglarzy, to kolejność rewolucyjno-ewolucyjna jest taka: Trzeba wybrać właściwych ludzi do OZZ, potem wybrać delegatów na Sejmik reprezentujących wzburzone masy żeglarskie. Przedstawić godnych kandydatów na stołki, realny program i po prostu cały ten kram przegłosować. To jest proste jak cep, a na *sail-ho* i innych forach ani mru-mru na ten temat. Jeśli taki program jest nierealny, a wiem, że jest niemożliwy, to świadczy o znikomej skali i marginalnym znaczeniu „protestantyzmu”. Zabierający głos głównie mają pełne gęby żądań. Zdefiniowane już wcześniej „grupy rozrywkowe” szarpiające PZZ domagają się spełnienia czasem sprzecznych oczekiwań różnych grup interesu. To żenujące, że tak wielu cierpi z powodu kasy, którą PZZ kosi podobno na żeglarzach. Nie dziwi się, że władza żeglarska olewa totalnie taką „konstruktywną krytykę środowiska” i robi swoje najlepiej jak umie i potrafi, ludźmi których ma do dyspozycji. W ten sposób nic dobrego się nie dzieje.

### A BĘDZIE GORZEJ

Jeśli doprowadzicie do realizacji swego marzenia – likwidacji obecnego PZZ. Uda się to bardzo szybko, gdy elektorat przypiecze zadek jakiejś politycznej bandzie, a ta połapie się, że możnaby w ramach sprawiedliwości społecznej jachty opodatkować od metra bieżącego luksusu, „zdywersyfikować” sprawiedliwie opłaty tzn podnieść wielokrotnie, wprowadzić hologramy w trosce o zabezpieczenie przed złodziejami, wprowadzić podatek od szamba, spalin i świeżego powietrza, szkolenie zorganizować na wzór samochodowego prawa jazdy, a PZZ przekształcić w żeglarski PZMot., który będzie wydawał wólczy do Rosji czy inne kartki na sznurki, gdzie paru nieudacznym koleśiom zasiądzie w ramach odstawki od głównego koryta. Wtedy zatęsknicie za terrorem Doroty Hernik. Nie jestem głosem wołającym na puszczy. Posyłam Ci Don Jorge do wykorzystania inny głos człeka doświadczonego przez PZZ – zdawał tu egzaminy, budo-wał jacht oceaniczny, rejestrował i wypluwał w daleki świat:

Leszka Koska – mojego współtowarzysza z wyprawy „Konstantego Maciejewicza” 1972/1973 – ostatnio ćwiczonego przez Urząd państwowy w Australii.

### NIE MOŻNA ZAPOMNIEĆ, ŻE

PZZ ma swój udział w tym, czym jest żeglarstwo w naszym kraju, jego skala i rola w życiu obywateli. Bracia Wybrzeża dali temu wyraz na Sejmiku. Nie da się pominąć faktu, że PZZ jest instytucją państwową, działa w określonym układzie politycznym, w oparciu o konkretnych ludzi, poddany jest działaniu systemu i jest zasadniczo uzależniony od matki-karmicielki. PZZ ma określone zadania i limitowane na nie środki. Kto tego nie uwzględni, to jest naiwnym awanturnikiem bez znaczenia. Podobno Krzysztof Baranowski był kandydatem „freedomitów” i niektórych „ścigantów” na Prezesa. Jego program wyborczy jest tyleż doskonały co nierealny. Na jego realizację potrzeba bowiem dwudziestu PZZ-tów z budżetem też dwudziestokrotnie większym i zespołem ludzi, których jakoś nie widać. Dlatego taki program przez działaczy musi być traktowany jako wyborcza kiełbasa. Każdy, kto coś robi w OZZ (i nie tylko) wie, że społeczna działalność nabiera wspaniałych rumieńców, gdy wspiera-na jest poważnymi donacjami. Snucie megaplanów przy minikasie to sambójstwo wyborcze. A pieniądze, którymi obraca PZZ (krwawica żeglarzy, o którą toczy się bój) to śmieszne kwoty. OZZ-ty nie mogą bez tych pieniędzy funkcjonować, a centrala ma wyznaczone cele do realizacji. Na mecenasów zaś nie ma co liczyć w tym pokoleniu. Elity finansowe mają aktualnie inne problemy do rozwiązania niż ten, jaką by tu społecznie cenną inicjatywę żeglarską wspomóc. Ktoś kto chce odebrać decydom (delegatom z OZZ – 100 mandatów) podstawę ich egzystencji jest... jak to określić?

### KILKA PORAD

Jeśli nie masz armat, pieniędzy ani ludzi do prawdziwej walki to daruj sobie gardłowanie. Skoncentruj się by cokolwiek załatwić, spróbuj się dogadać z wrogiem, albo go omiń. Jeśli jest prawda, że rejestracja jachtu w PZZ to niewiarygodna gehenna, a narzekających żeglarzy miliony, to zgodnie z prawami rynku dawno powinna powstać filia VYRAC (*Vanuatu Yacht Register and Certification*) wydający znacznie taniej niż zniechęcony PZZ dokumenty rejestracyjne jachtu i kapitańskie, a dla wymagających – komandorskie patenty. Leszek Kosek to załatwi – jest zaprzyjaźniony zarówno z Wielkim Wodzem Big Mambas (duże tutki na interesie) jak i Small Mambas (tutki mniejsze, tamże). Na łódkach rejestrowanych na Vanuatu pływa się w Polsce i po świecie swobodnie, bez żadnego stopnia. Inspektorzy, kursy, szkolenia – wszystko niepotrzebne, pełna wolność w główkach portowych. Ja nie żartuję – są w Polsce tacy armato-

## „Człowiek za burta”

Kapitanów od czasu do czasu trapią koszmarnie sny. Ktoś z załogi wypadł za burtę. Podejmowane są jakieś wysiłki, ale wszystko się nie udaje. Statek wykonuje jakieś dziwne manewry, sytuacja staje się beznadziejna i wreszcie budzimy się złani potem aby stwierdzić z ulgą, że leżymy w ciepłej koi, statek spokojnie płynie, a na pokładzie panuje cisza. Niestety jednak taki sen czasem staje się jawą.

12 listopada 2004 roku ok. godziny 10.00 żaglowiec „Fryderyk Chopin” znajduje się około 300 mil na SW od Lizboiny i idzie w kierunku Wysp Kanaryj-

skich. Wieje NNE o sile 6 do 8 w skali Beauforta, fala jest już dość wysoka – 4 do 6 metrów, ale żegluga baksztagiem z szybkością ok. 9 węzłów jest – można powiedzieć – komfortowa. Trochę dokuczają tylko spore boczne kołysanie. Żagle są zredukowane, stoją tylko dolny i górny marsel na fokiu dwa kliwry i grotstaksel. Spokojna i szybka żegluga. Nagle z pokładu rufowego rozbrzmiewa złowrogi okrzyk „człowiek za burta”. W tym momencie jestem na mostku, oglądam się i widzę kilka metrów za rufą tratwę ratunkową, która wypadła z lewej burty, ale w ułamku sekundy widzę też w pobliżu tratwy głowę człowieka, jedno koło ratunkowe jest już rzucone, krzyczę do oficera: „ogłaszaj alarm” i rzu-

cam drugie koło i tyczkę z flagą i światłem stroboskopowym. Widzę jak otwiera się tratwa i zaczyna działać pławka dymna przy kole. Pierwsza myśl jest pocieszająca. Powinien dopłynąć do koła lub tratwy, a więc szanse na uratowanie są duże. Tymczasem zaczynam manewry pod żaglami. Wychodzę do wiatru, załoga szybko zrzuca żagle i przygotowuje ponton do zrzucenia na wodę, a mechanik uruchamia silnik. Jednak „Chopin” to nie mały jacht. W tym momencie jesteśmy już co najmniej pół mili od człowieka. Widzę już tylko dym z pławki i od czasu do czasu na wierzchołku większej fali tratwę. Zaczynamy iść w tym kierunku, ale tak, aby być po nawietrznej pławki dymnej i tratwy, bo jeżeli człowiekowi nie udało się dogonić koła czy tratwy to powinien być po ich stronie nawietrznej. Ta taktyka okazuje się słuszna. Po zbliżeniu się widzimy człowieka, ale niestety płynie sam. Nie udało mu się dogonić koła, choć było rzucone w odległości kilku metrów od niego. Tratwa dryfowała jeszcze szybciej i była już na zawietrznej w odległości ok. dwóch kabli. Zrzucamy ponton. Jest to karkołomna operacja bo fala wysoka. Dzięki jednak sprawnej załodze ponton z bosmanem i II oficerem na pokładzie jest już na wodzie. Silnik po chwili pracuje i wkrótce są już przy człowieku i mają go na pontonie, zabierają też koła i tyczkę. Nagle widzę jak biegnie wielka fala z grzywaczem. Ponton jest już na jej grzbiecie, grzywacz się łamie. Mam ochotę nie patrzeć jak ponton się przewraca, ale jednak patrzę jak zahipnotyzowany. Grzywacz nakrywa ponton. Ponton jest pełen wody, ale na szczęście nie przewraca się, silnik też pracuje. Statek ustawiam tak, aby osłaniał ponton od fali. Za chwilę są już przy burcie. Drugi oficer i uratowany człowiek wchodzą po trapie pilotowym na pokład, bosman zakłada renery, wraca na pokład i podnosimy ponton. Od chwili ogłoszenia alarmu upłynęło 10 minut. Co za ulga! Warte jest podkreślenia, że człowiek w wodzie, pomimo że dobrze pływał, nie był w stanie dogonić koła ratunkowego mimo niewielkiej odległości, gdyż wiatr i fala powodowały bardzo szybki dryf koła. Nasuwa się tu wniosek, że koła powinny być wyposażone w małe dryfkotwy lub podobne urządzenia hamujące ich szybki dryf.

Na koniec należałoby wspomnieć co było przyczyną wypadku. Przyczyna była prozaiczna. Człowiek, który wypadł za burtę, usiadł na tratwie ratunkowej burty zawietrznej, a w momencie dużego przechyłu na tę burtę złapał się za hak odrzutny tratwy i go zwolnił.

W rezultacie wypadł wraz z tratwą. Wypadek skończył się szczęśliwie jak koszmarny sen, ale chyba pomimo wszystkich ćwiczebnych alarmów, instruktaży alarmowych i szkoleń o takim zakończeniu zdecydowało szczęście kapitana i człowieka, który wypadł. Szczęściu trzeba jednak pomagać i dobre wykształcenie załogi z pewnością mu nie zaszkodziło.

## Wielce Szanowny Don Jorge,

Dokończenie ze str. 13

rzy, dla których PZZ nie istnieje. Nie produkują koszulek wolnościowych jak dzieci – załatwiają sobie rzeczywistą wolność.

Należę do środowiska żeglarskiego, które z PZZ miało swoje przeboje. (Patrz książka Z. Pieńkawy *Pokton Hornowi*, s. 57, 58). Ale nie wynikały one ze złej woli, tylko z uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych. Nic legalnie nie załatwi w PZZ (ani żadnej innej państwowej instytucji) ten, kto tych uwarunkowań nie bierze pod uwagę. Dr Zawalskiemu PZZ nie przeszkadza w budowie NCZ. Ale też Zawalski nie zaczął od donosu, że łobuzy z PZZ nie chcą dawać pieniędzy zrabowanych żeglarzom na Narodowe Centrum Żeglarstwa. Ja nie wierzę, że do byłego i obecnego PZZ dorwali się ludzie, którym zależy, by miliony żeglarzy ich przeklinały w długie mazurskie i maryniarskie wieczory. Są tam ludzie, którzy na pewno chcą coś zrobić dla żeglarstwa. Nie wiem czy dostają taką szansę. Czytam na Twoich stronach dostojny Don Jorge, że to banda amatorów, nawet baranów. Gdzie są Ci prawdziwi fachowcy? Co stworzyli poza lamentem na PZZ? Gdzie są te działania pozytywne, inicjatywy oddolne?

Teraz odrobinę prywaty – pośród licznych kwestyj, które mi flaki wypruwają na żywca jest na poczesnym miejscu polski system edukacyjny. Nie tylko w żeglarstwie, niemal w każdej dziedzinie, gdzie rodacy się uczą czegośkolwiek. PPZE – polska podstawowa zasada edukacyjna polega na tym, że uczymy czegośtam w szkole, na uczelni, kursie prawa jazdy i żeglarskim, a na egzaminie trzeba wykazać, że uczniowie to głębi i idioci. Nikomu nie przeszkadza fakt, że skoro po kursie egzaminu nie zdaje więcej niż parę procent kursantów, należałoby wymienić natychmiast wszystkich nauczycieli, bo nie mają pojęcia o nauczaniu. W klasie mojego chłopaka nauczyciel „podwyższa poziom szkoły” stawiając za każdym razem 30 pą na 32 uczniów. Znajomy kapitan z trzydniowego kursu radiotelefonicznego wrócił bez zdanego egzaminu, bo „zaślepił” go na regulaminach. Często po-

równuje się w dyskusjach patenty żeglarskie i prawa jazdy. Czy zwróciłeś Szanowny uwagę, że dzieci i blondynki zdają przeważnie za pierwszym razem egzamin teoretyczny na prawo jazdy od kiedy opracowano 600 pytań, z których chyba 20 jest losowanych na egzaminie? Na praktycznym – jest po staremu – zdaje się za wziętkę lub za piątym razem. Skoro poza żeglarskimi strukturami oficjalnymi jest tylu fachowców, to proszę o opracowanie iluśtam pytań, które musi znać a. żeglarz, b. kapitan. Z podaniem uzasadnienia merytorycznego i źródeł. A także propozycje zmiany zakresu kompetencji. Z dobrą argumentacją. Takie dokumenty to jest coś! Trzeba zdefiniować wymagania i podać je w formie najmniej dyskusyjnej. To także jest wyzwanie intelektualne: jaki zakres wiedzy i sztuki żeglarskiej jest naprawdę konieczny. W towarzystwie żeglarskim poglądy oscylują tu przecież od całkowitej wolności po edukację żeglarzy na poziomie absolwentów Akademii Morskich. Wokół takich i lepszych projektów niech się więc gromadzi energia młodych, zdolnych, bywałych i czytanych, a nie wokół opowieści czym jest albo czym nie jest PZZ i jego ludzie. I to by było na tyle. Z góry proszę o wybaczenie, jeśli nie znajdę już motywacji by coś jeszcze rzeźbić w tym temacie. Dalej bawcie się już beze mnie!

Pisziesz Szanowny Don Jorge, że szanujesz mnie za to, że przesłałem do Ciebie w pierwszej kolejności. (Sejmik pokazał chyba wyraźnie, że „obleżenie twierdzy” to pobożne życzenie, a nie jakiś znaczący fakt, ale mniejsza z tym). Ja szanuję Cię natomiast dlatego, że robisz dobrą robotę o czym już kiedyś donosiłem. Nie oznacza to jednak, że podzielał Twoje i inne preferowane na *sail-ho* poglądy we wszystkich sprawach. Dyskusja ma zresztą sens tylko wówczas, jeśli się różnimy. Piszę te kawałki z obowiązku i z życzliwości, a nie, żeby komuś dowalić albo i co gorsze. Zawsze mnie irytuje, gdy widzę jak tęga para idzie w gwizdek, a działania psu na budę.

Chylę kapelusza nisko i wiosennie

Eugeniusz „Gienia” Moczydłowski  
Kapitan Mesy Kaprów Polskich

Ziemowit Barański (12)

# Żeglarze w zorganizowanym ruchu morskim

W każdym żeglarzu wyruszającym na morze jest owy nieracjonalny romantyzm, coś z motywacji Alaina Gerbaulta szukającego szczęścia w ucieczce od świata i jego cywilizacji – na dalekie morza. Co roku zwiększa się ilość osób mustrujących okresowo na duże i małe żaglowce, aby przeżyć „trud istnienia” i autentycznej walki z żywiołem morskim nie skażonym współczesną łatwizną. Spodziewają się, że jednocześnie może to być fascynujące doświadczenie przeszłości i tego samego wysiłku, słabości, może strachu i niewygód, które od tysięcy lat przeżywali żeglarze. Przestrzeń otwartego morza była zawsze synonimem nieograniczonej wolności człowieka i z takim przekonaniem wielu żeglarzy wyrusza na morze, przeżywając przykre rozczarowanie wkrótce po wypłynięciu z zacisznego basenu jachtowego.

## 1. Nowa rzeczywistość

Pierwszym zaskoczeniem dla „okazjonalnych żeglarzy” może być duży ruch statków komercyjnych różnego typu wcale nie respektujących uprawnień czy trudności manewrowych żaglowców. Niestety intensywność ruchu floty komercyjnej w strefie brzegowej będzie wciąż wzrastała. Trudno zrozumieć reguły tego ruchu bez dobrej znajomości nowych wymogów nawigacji, oznakowania nawigacyjnego, planu pogłębionych torów wodnych i stref zamkniętych dla jachtów, oraz zasad monitorowania ruchu i ograniczonych możliwości manewrowych statków.

Największe jednak problemy mogą zacząć się w czasie żeglugi podczas ograniczonej widzialności na morzu poprzecinanej gęstą siecią wycieczonych i zwyczajowych szlaków, na których nieświadomie lub świadomie znajdzie się jacht. Wówczas fundamentalne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu wszystkich statków i jachtów ma również świadomość możliwości wykrycia zbliżających się jednostek. Niestety tej świadomości wciąż brak nie tylko nawigatorom jednostek komercyjnych lecz głównie załogom jachtów.

Uwzględniając fakt, że przyczyną 90% wszystkich wypadków nawigacyjnych są tzw. „błędy ludzkie”, z inicjatywy IMO na przestrzeni ostatnich lat, obok systemu nawigacji satelitarnej – wprowadzono do światowej żeglugi szereg globalnych systemów umożliwiających poprawę bezpieczeństwa. Można tu wymienić:

1. Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS);
2. System Kontroli i Nadzoru Ruchu Statków (VTS);
3. System Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS);
4. System Bezpieczeństwa Statków, Portów i Ładunków (ISPS)
5. Standardy wymogów kwalifikacyjnych załóg pływających. (STCW)

To tylko fragment zrealizowanych inicjatyw międzynarodowych wynikających z problemów bezpieczeństwa morskiego wykraczających poza dzisiejszą podręcznikową wiedzę żeglarską. Udaną próbę przedstawienia szerszego kompleksu zagadnień mających wpływ na bezpieczeństwo małych jednostek morskich, podjęto wiosną 2004 r. na Konferencji „Bezpieczeństwo w Jachtingu” w Akademii Morskiej w Szczecinie. Niestety wydaje się że poruszone wówczas problemy nie dotarły do świadomości ogółu morskiej braci żeglarskiej i decydentów z Polskiego Związku Żeglarskiego. Śpiemy spokojnie a nawet ironizujemy, tak jak gdyby nie było tragicznego zatopienia „Janosika”, „Bieszczad” i wielu innych jachtów „rozejchanych” przez statki.

Może niepokoić również brak perspektywy poprawy rzeczywistości poziomu bezpieczeństwa małych jednostek na obszarze naszej morskiej strefie brzegowej z przyczyn nie tylko obiektywnych. Z jednej strony żywiołowa komercjalizacja i prywatyzacja w jachtingu morskim oraz otwarcie tzw. *cruisingu* (czyli żeglugi w morskiej strefie brzegowej małych niezatapialnych jednostek ze śródlądzia), przyczyniła się do obniżenia kwalifikacji załóg, a z drugiej strony przewidywany wzrost uczestnictwa jachtów w dalece zorganizowanym, kontrolowanym i zdyscyplinowanym ruchu morskim statków komercyjnych, nie może pozostawać bez konsekwencji dla bezpieczeństwa jachtingu morskiego. Z tych względów celowe jest przytoczenie jeszcze raz wciąż aktualnych wniosków opracowanych przez inicjatorów ww. konferencji – Jędrzeja Poradę i Leszka Sołtysika ze Szczecina:

1. Od kilku lat bezskutecznie sygnalizowany jest problem braku świadomości wśród żeglarzy zbyt małej wykrywalności jachtów na radarach nawigacyjnych dużych statków. Składa się na to ze strony jachtingu : powszechne stosowanie wygodnych, lecz mało efektywnych kolumnowych reflektorów biernych (ok. 1/3 powierzchni odbicia w stosunku do tradycyjnych reflektorów atestowanych przez PRS), błędy w ich instalowaniu, wpływ przechyłów i ruchów jachtu na fali.

Na statkach reflektory bierne jachtów nie są wykrywane w ogóle na radarach pracujących w paśmie „S”, natomiast w paśmie „X” wykrywane są jeśli:



Rys. 1. Charakterystyka ruchu w morskiej strefie przybrzeżnej na obszarze działania systemu VTS

- nie znajdują się w strefie cienia;
- są w zasięgu wykrywalności radaru;
- nie znajdują się obszary zakłóceń falowych i innych.

Zasady wykrywalności echa jachtu w różnych warunkach, powinny być znane nie tylko posiadaczom radarów, lecz wszystkim oficerom wachtowym (sternikom jachtowym). Radykalną poprawę tej sytuacji może przynieść zastosowanie reflektorów czynnych oraz nadajników identyfikacyjnych systemu AIS.

2. W zakresie radiolokacji, istnieje pilna potrzeba zapewnienia wszystkim jachtom poruszającym się na akwenach morskich, możliwości łączności alarmowej i operacyjnej, co może zapewnić radio-telefon VHF (z DSC). Wymaga to jednak inicjatywy władz PZŻ oraz pewnych zmian w infrastrukturze lądowej. W szczególności konieczne jest wydzielenie niektórych kanałów VHF tylko do radiokomunikacji jachtowej, jak to ma miejsce w innych krajach europejskich. Uzyskanie świadectwa radiotelefonicznego powinno należeć do obowiązkowych wymogów już na stopień sternika jachtowego.

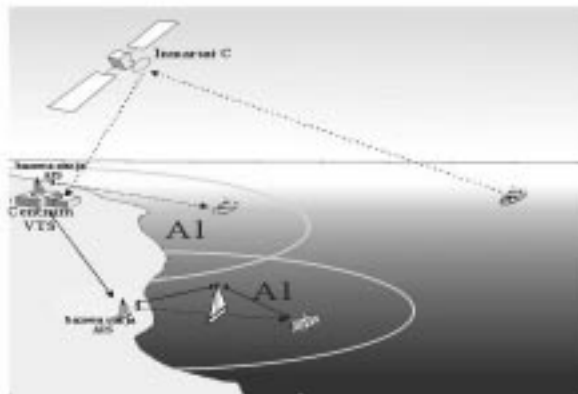
3. Szkolenie w zakresie Prawa Drogi musi uwzględnić wiedzę o wprowadzonych na wszystkich akwenach o dużym natężeniu ruchu – systemach: kontroli ruchu (VTS), identyfikacji statku (AIS), oraz bezpieczeństwa statku, ładunku i portu (ISPS). Nieświadome uczestniczenie w zorganizowanym i kontrolowanym strumieniu statków, może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla jachtów, natomiast informacje o funkcjonowaniu i możliwości tych systemów, mogą być dla jachtów bardzo pomocne.

4. Szkolenie w zakresie MPDM i nadrzędnych przepisów lokalnych, jest na wszystkie stopnie powierzchniowe i niewystarczające, a zdobyta wiedza nie aktualizowana. W zbyt małym zakresie wykorzystuje się programy komputerowe (które powinny być poddane weryfikacji przez specjalistów) i ćwiczenia. Bezpośrednio z tym wiąże się właściwa obsada i sposób pełnienia wachty nawigacyjnej, świadomość ograniczonych zdolności manewrowych, możliwości zejścia z trasy i widzialności radarowej na dużym statku, uwzględnianych w sytuacjach nadmiernego zbliżenia.

5. Wkraczające na jachty elektroniczne systemy nawigacyjne wymagają znajomości podstaw funkcjonowania i możliwości błędów powstałych w wyniku niewłaściwej interpretacji odczytów, instalacji i warunków pogodowych.

6. Otwarcie morskiej strefy przybrzeżnej dla tzw. *cruisingu*, czyli żeglugi po morzu małych jachtów śródlądowych w porze dziennej i w ograniczonych warunkach hydro-meteorologicznych, wymaga

**Dokończenie na str. 16**



Rys. 2. Nieuchronna perspektywa kontroli i identyfikacji wszystkich jednostek w obszarze przybrzeżnym i pełnomorskim

## Żeglarze w zorganizowanym ruchu morskim

Dokończenie ze str. 15

większego upowszechnienia bieżących prognoz przekazywanych drogą radiową, składających się na system osłony pogodowej z udziałem kapitanatów portów, systemu VTS, radiostacji brzegowej Wito-wo- Radio i lokalnych rozgłośni Polskiego Radia. Przy odpowiednim nacisku ze strony PZŻ i rybołówstwa przybrzeżnego, istnieje realna szansa utworzenia polskiej stacji pracującej w systemie NAVTEX.

7. Żegluga jachtów balastowych i płaskodennych w strefie przybrzeżnej w zasięgu transformacji fal wiatrowych oraz w strefie przyboju, wymaga elementarnej wiedzy w zakresie dynamiki fali, związanych z tym prądów lokalnych i ukształtowania dna morskiego. Umiejętność obserwacji fal w strefie brzegowej umożliwia ocenę niebezpiecznych płytyń wynikających z ruchu dynamicznej warstwy podłoża dennego, wpływu budowli hydrotechnicznych i ławic ujściowych. Zbyt mało akcentuje się praktyczne sposoby pokonywania strefy przyboju morskiego. Wiedzę w tym zakresie muszą posiadać już sternicy jachtowi posiadający uprawnienia do prowadzenia jednostek w morskiej strefie brzegowej.

8. Załogi jachtów żaglowych i motorowych pływające w morskiej strefie brzegowej, muszą być lepiej wyszkolone w zakresie procedur awaryjnych i ratowniczych, współpracy ze śmigłowcem i jednostkami ratowniczymi, obsługi środków łączności, znajomości sygnałów ratunkowych i standardowych zwrotów w języku angielskim. Istnieje pilna konieczność opracowania nowego podręcznika ratownictwa morskiego dla jachtingu.

9. W zakresie szeroko rozumianych usług ratowniczych (głównie technicznych), często traktowanych w jachtingu jako ratowanie mienia, brak jest w Polsce wystarczającej ilości jednostek i wykwalifikowanych ratowników. Od 1.01.2002 r. nowo powstała państwowa Służba SAR posiada odpowiedni sprzęt, wyposażenie i wykwalifikowane załogi (z dawnego Polskiego Ratownictwa Okrętowego), jednak nie jest zainteresowana w niesieniu takiej pomocy jachtom i małym jednostkom z powodów „statutowych” i ekonomicznych. Tylko w wyjątkowych przypadkach zdarza się „ratowanie życia poprzez ratowanie mienia”. Ubezpieczone jachty polskie i zagraniczne mają prawo oczekiwać fachowej i szybkiej pomocy na morzu w polskiej strefie odpowiedzialności ratowniczej, podobnie jak jest to na wszystkich akwenach europejskich, gdzie taką pomoc najczęściej świadczy służba SAR (społeczna) lub Straż Brzegowa (państwowa).

10. Należy wprowadzić na szczeblu klubowym, okręgowym i centralnym PZŻ i PZMW, cykliczne szkolenie z zakresu aktualizacji wiedzy z bezpieczeństwa żegluga jachtów i wymogów w tym zakresie w Polsce i innych krajach europejskich.

11. Należy powrócić do zaniechanej praktyki publikowania oficjalnych rocznych analiz orzecznictwa Izb Morskich i Ratownictwa Morskiego dotyczących jachtingu, rozszerzając je o problematykę uwag zgłaszanych przez Oddział Morskiej Straży Granicznej, oraz Inspektoraty Bezpieczeństwa Żegluga Urzędów Morskich.

Jędrzej Porada – Junga  
Leszek Sołtysik (79)

# MARIĄ dookoła świata 20 lat później

W końcu lutego br. w wydawnictwie POZNAJ ŚWIAT ukazała się książka mojego autorstwa pt. *MARIĄ dookoła świata 20 lat później*. MARIA, należąca do brata Ludomira (6), jako jedyny polski jacht dwukrotnie okrążyła Ziemię. Pierwszy wokółziemski rejs został opisany w trzech publikacjach: *MARIĄ do Peru* – brata Wojciecha Jacobsona, *MARIĄ przez Pacyfik* – Jerzego Piszka i *MARIĄ do Polski* – Anny Rybczyńskiej i Davida Welsha. Uważając, iż drugi rejs (lata 1999–2003) powinien mieć równie obszerną oprawę dokumentacyjną i popularyzatorską, przygotowałem książkę, która mówi nie tylko o czysto żeglarskich dokonaniach rejsu, ale również zwraca uwagę na jego naukowy charakter. Na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim badania przyrodnicze (próby planktonu, obserwacje ptaków) prowadziła dr Anna Abraszewska z Uniwersytetu Łódzkiego, na Azorach zjawiskami wulkanizmu zajmował się dr Andrzej Piotrowski z Instytutu Geologicznego w Szczecinie. Ja, będąc pracownikiem Muzeum Narodowego w Szczecinie, przez cały rejs gromadziłem zbiory geologiczne i przyrodnicze dla Działu Przyrody. W książce znaleźć można także obszernie opisy spotkań z Polonią na trzech kontynentach. Będąc w Chile korzystaliśmy wielokrotnie z pomocy Chilijskich Braci Wybrzeża i to stało się pretekstem do umieszczenia w książce obszernego fragmentu dotyczącego Bractwa Wybrzeża, jego genezy i stojących przed nim zadań. W czasie rejsu realizowane były też pomniejsze projekty (jak to się teraz mówi). We współpracy ze znanym filatelistą kpt. inż. Antonim Ratajczakiem powstała unikatowa kolekcja przesyłek poczty PAQUEBOT. Wysłano 20 przesyłek poczty butelkowej przygotowanej przez młodzież z całego kraju.

Pozycja licząca 350 stron jest starannie wydana i bogata, w tekście, ilustrowana. Promocje, jakie odbyły się w Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie, w Stargardzie, Słupsku, Trójmieście, Warszawie (Sejmik PZŻ), Krakowie i Zakopanem wskazują, iż jest to pozycja, którą interesują się nie tylko wytrawni żeglarze, ale że również chętnie sięga po nią młody, wybredny czytelnik.

To chyba tyle gdy idzie o autoreklamę.

Robinson Crusoe (80)

## BRACTWO WYBRZEŻA – MESA KAPRÓW POLSKICH SPRAWOZDANIE FINANSOWE KASY MKP BW za XII/2003 i 2004 r.

### WPŁYWY

1 – Przejęcie środków finansowych dn. 29.11.2003 r.	
a – Przekazanie po Bracie W. Wirowskim przez Brata R. Wabika	<b>834,01 zł</b>
b – Rozliczenie Zafarrancho – przekazał Brat kpt. E. Moczydłowski	<b>2150,00 zł</b>
c – Zwrot zaliczki przekazał Brat kpt. B. Kowalski	<b>1318,26 zł</b>
	<b>4302,27 zł</b>
2 – Part za XII/2003 i 2005 r.	<b>5426,20 zł</b>
3 – Sprzedaż galanterii metalowej	<b>190,12 zł</b>
4 – Nadwyżka po Zafarrancho	<b>104,21 zł</b>
Razem wpływy:	<b>10 022,80 zł</b>

### WYDATKI

1 – Zakup galanterii metalowej	<b>933,70 zł</b>
2 – Zakup 2 kwitariuszy	<b>7,00 zł</b>
3 – Składki w PZŻ za 2003 i 2004 r.	<b>200,00 zł</b>
4 – Znaczkę i rzutnik (łącznie)	<b>501,20 zł</b>
5 – Zakup wiązanki na pogrzeb Brata Bogumiła Pierożka	<b>80,00 zł</b>
6 – Wydanie Minuty Kapitańskiej	<b>320,00 zł</b>
7 – Dopłata do Zafarrancho w Szczecinie	<b>400,00 zł</b>
8 – Wydanie „Ustanowień” MKP BW	<b>100,00 zł</b>
Razem wydatki:	<b>2541,90 zł</b>
SALDO:	<b>7480,90 zł</b>

Skarbnik MKP – BW Hubert Koleśnik

Warszawa 15.01.2005.