

BRACTWO WYBRZEŻA Mesa Kaprów Polskich

La Hermandad de la Costa Mesa de Polonia

MINUTA KAPITAŃSKA – LISTOPAD 2008

KAPITAN MA GŁOS

Kapitan Krajowy Mesy Kaprów Polskich
Jerzy Demetraki-Paleolog #78

2008-04-02

Drodzy sercu memu Bracia. Wiele ostatnio mawiało się, że winniśmy działać, aby nie pomawiano nas, iż żyjemy dawnymi przewagami. Osobiście uważam, że Brat, jeśli tylko może, winien pływać. Dobrze wiecie, że osobistego doświadczenia morza żadna lądowa gadanina nie zastąpi. Na tyle wziąłem sobie to do serca, iż kotwicę podnoszę, i o ile żadne srogie terminy mnie nie powstrzymają 10.11.2008 wyruszam i na 7 miesięcy udaję się na morza południowe. Wedle naszego prawa i woli mojej oraz aprobaty Panów oficerów Rady Siedmiu ster Bractwa obejmie **BRAT ZIEMOWIT BARAŃSKI** (12). Do niego od dziś we wszelkiej materii dla was ważnej zwracać się należy. On też Zaffarancho najbliższe poprowadzi.

Brat **JERZY RAKOWICZ** ostatnio ma mnogość wielką zajęć przeróżnych i nijak spraw Kapituły Chwały Mórz prowadzić nie może. Dlatego po długiej rozmowie z funkcji tej go zwolniłem. Ku naszej wielkiej radości Brat **RYSZARD WABIK** zgodził się obowiązków jego przejąć, przeto od dnia dzisiejszego Kanclerzem Kapituły Chwały Mórz go powołałem, do czego nasze prawo mnie upoważnia. Jeśli jakoweś sprawy dotyczące gwiazd są do rozpatrzenia niezwłocznie proszę do niego kierować.

Po Zaffarancho w Kołobrzegu jeszcze raz okazało się, że jedyną słuszną drogą rekomendacji na jungę jest postawienie kandydatury na mesie lokalnej, a po akceptacji na Zaff. Krajowym. Staje się już nudne i frustrujące, kiedy Brat podaje kandydaturę na forum krajowym i kandydatura ta jest odrzucana (przy dyskusji i burdach) przez Braci z tejże samej mesy lokalnej. Dlatego proszę was, uchwalcie poprawki do ordonansu, co było już dyskutowane i co Brat Ziemowit na Zaffarancho przypomni. Ja osobiście od tej chwili nie przyjmę żadnego kandydata, dopóki od sztormana mesy lokalnej nie dostanę zapewnienia, że mesa lokalna kandydaturę dyskutowała i jedomyślnie popiera. Mimo że nasze prawo pozostawia inne możliwości, nie będę ich stosował. Taka jest moja wola, nie ważne co Bracia biegli w prawie o tym myślą. Albo zmienimy prawo, albo kapitana. Od dziś na mocy edyktu kapitańskiego i prerogatyw specjalnych tak ma być, a da Bóg, Zaffarancho wprowadzi to do ordonansu. Dość już tych dysput nad kandydatami zgłoszonymi w ostatniej chwili, często w ich obecności.

Proszę list ten zmieścić w „Minucie”, nad którą skryba pracuje. Do końca tygodnia materiały można mu dostarczyć. Zaffarancho odbędzie się w Warszawie 29.11.2008 o godz. 19.00, o czym skryba rychło powiadomi. Przed Zaffarancho Rada Siedmiu będzie sprawowana, co Brat Ziemowit zorganizuje. Nic więcej nie piszę, gdyż wszelkie me przemyślenia i informacje rozpowszechniane były przez Internet, tak przeze mnie, jak i Brata Jerzego Knabego.

Trzymajcie się razem pod mą nieobecność, nie hulajcie za bardzo, wrogów powieście na rei, przyjaciołom zaś gościnnie i honory oddajcie. Baczcie też czy fale przyboju butelki jakiejś z listem ode mnie nie wyrzuca.

Wasz szczerze wam oddany **Brat Kapitan #78**

Kapitan MKP, w porcie Lublin – na cumach – Do wszystkich Moich Braci!

Szanowni Panowie Bracia,

Na początek dwie kluczowe informacje:

1. Dnia 1–11 maja odbędzie się w ustronnej zatoce dwudniowa Rada Siedmiu, na którą przybędą także Sztormani Mes Lokalnych. Jeśli są jakoweś sprawy warte poruszenia, proszę o przekazanie ich Sztormanom. Poza częścią oficjalną planuję abordaże, salwy, a po potyczkach także hulanki i uciechy portowe, jako że spotkamy się nad wodą.

2. W dniach 31.05–01.06 w Kołobrzegu odbędzie się ceremonia wręczenia nagrody „TOPORA CHWAŁY MÓRZ” **BRATU JERZEMU RAKOWICZOWI** (31.05). Wszystkich Braci zapraszam. Pisemne zaproszenia zostaną wysłane w odpowiednim terminie. Po ceremonii odbędzie się Zaffarancho, które kontynuować będziemy 1.06.

3. Braci Sztormanów zobowiązuję do:

- Potwierdzenia odebrania tej korespondencji.
- Do końca kwietnia (jeśli można wcześniej) podania orientacyjnej liczby uczestników, gdyż to jest najważniejsza wiadomość dla Brata Wojtka Dubois.
- Proszę bezwzględnie zadbać o powiadomienie wszystkich jungów oraz uzgodnienie kandydatur do mustrowania.
- Proszę o rozpowszechnienie tej wiadomości wśród Braci nie mających Internetu i innych nie korespondujących
- Co do uciech portowych Kołobrzegu, nie muszę ich w tym gronie rekomendować.

4. Część Braci chce przybyć jachtami. Prawdopodobne jest przybycie jachtu „ROZTOCZE” pod Bratem Tadeuszem Zawadzkiem i z Bracmi Mesy Lubelskiej. Kto ma jakąś tratwę czy inny kawałek pokładu, jest mile widziany, za wcześniejszym powiadomieniem. Marzy mi się, by był to zjazd rodzinny MKP o charakterze wiosennego pikniku.

5. Panowie oficerowie otrzymają osobną korespondencję.

A teraz trochę przemyśleń i informacji:

W Bractwie zakończył się pewien okres. Odbyło się Zaffarancho krajowe, a w ślad za nim trzy Zaffarancho Mes Lokalnych, w kolejności: Lublin, Warszawa i Szczecin. Sztormanami Mes Lokalnych wybrani zostali: **MACIEJ KWIATKOWSKI** (Lublin), **ANDRZEJ GAWLIK** (Warszawa) i **RONIN WALKNOWSKI** (Szczecin). Nastąpiły też zmiany w składach Rad poszczególnych mes, a wszystkie informacje można uzyskać u ich sztormanów. Ja osobiście byłem na spotkaniu w Lublinie i w Warszawie, a w tydzień po szczecińskim Zaffarancho wybrałem się do

(dalszy ciąg na str. 2–3)

KAPITAN MA GŁOS – List do Braci c.d.

Szczecina i spotkałem się ze Sztormanem i Braćmi szczecińskimi. Tym samym zakończyłem cykl spotkań i rozmów z członkami wszystkich trzech mes. Odbyłem też szereg spotkań indywidualnych, z wieloma z Was, Panowie Bracia, w tym z Bratem Bolesławem Kowalskim, Seniorem Rady Braci Starszych. W czasie tych spotkań przedyskutowaliśmy wiele problemów dotyczących działalności Bractwa. Ponadto wysłałem i odebrałem wiele korespondencji internetowej, w której wymieniałem z szeregiem Braci poglądy na temat naszych przyszytych działań. Otrzymałem też komentarze w odpowiedzi na listy, które do was Panowie Bracia wysyłałem. Czas zatem poczynić uogólnienia. Będzie ku temu duża okazja 11 maja oraz na spotkaniu w Kołobrzegu.

Od razu muszę powiedzieć, że w żadnej kwestii nie ma pełnej jednomyślności. Ale to jest chyba prawidłowe.

I. Jeśli idzie o Zafarrancho, to jednak większość Braci opowiada się za tym, aby było ono dwudniowe w urokliwym miejscu, pod warunkiem, że będzie tanie. Wydaje się, że barierą są tu bardziej koszty, niż czas. Jeśli idzie o sam program to: 1) większość chciałaby mniej obrad i mniej dyskusji na tematy formalne, 2) więcej informacji o sobie nawzajem, 3) mniej dyskusji i swarów, 4) więcej zabawy, bratania i rozmów prywatnych, 5) więcej kontroli nad tymi, którzy wykonali zbyt dużo zwrotów. Mniejszość, którą można nazwać opozycją, chce więcej merytorycznych dyskusji na temat naszych działań na arenie kraju i wewnątrz Bractwa oraz uważa, że Zafarrancho winno być ważnym spotkaniem organizacyjnym, a nie tylko spotkaniem kończącym się pogadaniem i wypiciem paru głębszych. W tym miejscu przytoczę część korespondencji z Bratem Maćkiem Krzeptowskim, która jakoś mi zapadła w serce.

MK: *Dane mi było podczas rejsu na MARIII w czasie tegorocznej podróży uczestniczyć w wielu zaffaranchach w Chile. Pierwsze wrażenie to elegancje i godne zachowanie się tamtejszych Braci. Braterski sposób witania się i radość ze spotkania* – JA: no właśnie!!! Ja też uważam, że najistotniejsze jest to, że w dzisiejszym zagonionym, skomercjalizowanym i drapieżnym świecie znajdujemy czas aby się **spotkać**, a główna wartość Zafarrancho leży właśnie w spotkaniu z Braćmi, w osobistym z nimi kontakcie. Tego w świetle rozwiniętych mediów bardzo brakuje... MK: *odpowiedni ubiór formalny lub nie, zgodnie z wcześniejszą informacją, przygotowane wystąpienia zawierające informacje, wiedze i perełki humoru tak, że słuchanie ich jest dla innych przyjemnością* – JA: może czas by ci, którzy chcą zabrać głos, zgłaszali to do programu Zafarrancho, chyba ostatnio takich głosów z humorem i z jajem trochę nam brakuje... MK: *Na zafarrancho przygotowywany jest posiłek, za który wszyscy płacą po równo, natomiast alkohol Bracia przynoszą ze sobą zgodnie ze swoimi potrzebami. Jedynie raz w Valdivii podczas zaff. z okazji święta narodowego, wina serwowano bardzo ele-*

gancko zgodnie z wymaganiami sztuki stołu. Myślę że można by to zastosować i u nas – JA: No proszę i właśnie taki eksperyment przeprowadzili Bracia z Mesy Warszawskiej na swym ostatnim Zafarrancho i dla nich to zadziałało. Gdy pytali mnie o zdanie, znałem już treść listu do Maćka, ale im jej nie zdradziłem. Chciałem by sami sprawdzili, jak to się mawia, w warunkach lokalnych. I chyba się sprawdziło, Brat Gawlik pewnie się teraz śmiecha, tak, twój pomysł jest jak widać praktykowany przez Braci założycieli... MK: *wtedy może udałoby się uniknąć tego, z czym miałem do czynienia podczas ostatniego naszego spotkania. Patrząc zupełnie z boku: schlany facet przeklina na cały głos, przeszkadza innym i jedyne co go interesuje, to poganianie jungi, by mu nalewał. Uczestniczenie w takim spotkaniu nie służy niczemu, to na prawdę strata czasu, pieniędzy i niesmak, który zostaje* – JA: No comments.

Przy okazji prowokując dyskusję, **czy mógłbyś Maćku dopowiedzieć, czy Bracia Założyciele prowadzą i omawiają na Zafarrancho plan swych działań na forum kraju. Jak to tam wygląda?** Wszak w swoim liście na koniec piszesz: *Powinno nas łączyć dążenie do zrobienia czegoś wspólnie, tak by było nas widać nie tylko na pogrzebach. Piękna jest np. inicjatywa Brata Gieni, który przygotowuje „złotą serię”*. Pomyślmy, może znajdziemy jeszcze inny pomysł. Pytam dlatego, że wielu Braci mówi: „zrobmy coś aby było nas widać”, natomiast niewielu precyzuje co (do tego jeszcze wrócimy), a już bardzo nieliczni mówią, że się mogą zaangażować. To jest pewien problem. A z tymi pogrzebami tak się akurat składa, ale to nie jest reguła.

II. Z kontaktów z Wami, Panowie Bracia wynika niezbicie, że sprawa, która najbardziej leży większości z Was na sercu, to sprawa wydawania przez PZZ-owych nieszczęsnych „plastikowych patentów” kapitana jachtowego i sternika morskiego. Większość z Was uważa, że Bractwo winno się zaangażować w zmianę tych przepisów. Jednak jedynie Brat Bolek Kowalski złożył projekt konkretnych działań, tyle że w opinii Rady Siedmiu, dość dla Bractwa niebezpiecznych. Aby wprowadzić wszystkich w klimat tych spraw, pokażać co nawzajem myślimy, przytoczę kilka przykładów korespondencji.

ANDRZEJ DRAPELLA: „Panu Ministrowi Sportu pod rozważę: – Statki toną – giną ludzie. Od wieków morze pochłania ofiary. [...] Jak podają statystyki wypadków morskich, ich przyczyna w największym stopniu leży po stronie czynnika ludzkiego. [...] Wszystkie państwa morskie dążą do unifikacji dyplomów, certyfikatów, patentów. Wymieniają doświadczenia i programy szkoleniowe. [...] Polski system szkolenia żeglarskiego zdał egzamin praktyczny. Ostatnio, niestety, stały się modne reformy w edukacji. [...] Minister Sportu zniósł egzaminy na stopnie sternika morskiego i jachtowego kapitana. [całość listu Andrzeja Drapelli do Ministra Sportu w bieżącym numerze „Minuty Kapitańskiej”, na stronie ???].

JERZY KNABE: „Pod koniec roku 2007 stan prawny i organizacyjny systemu stopni żeglarskich w Polsce nie zadowalał prawie nikogo. Kolejne cząstkowe reformy, dokonywane przez nie znających tematu urzędników, pod wpływem różnych partykularnych grup nacisku, powodowały coraz wyraźniejsze braki zdrowego rozsądku w zastosowanych rozwiązaniach. Sprawa ilości stopni, ich zróżnicowania dla użytku śródlądowego i morskiego, zakresów wiedzy, sposobów jej podawania i sprawdzania, korelacji z podobnymi systemami za granicą, wymaga kompleksowego rozwiązania opracowanego ze znajomością rzeczy przez samo środowisko żeglarskie a nie narzuconego z zewnątrz. Nawet gdyby PZZ przystąpił z własnej inicjatywy do porządkowania tego zagadnienia, to jego projekt – nie ważne czy dobry, czy zły – spotka się od razu z drugoczącą krytyką. W listopadzie 2007 roku na forum Zarządu Głównego Yacht Klubu Polski (a również i poza nim) zasugerowałem, aby taką inicjatywę przejął Yacht Klub Polski. Jest to bowiem organizacja, która zrzesza 17 klubów morskich, śródlądowych i regatowych w kraju i za granicą, powstała nawet przed PZZ-tem (była trzy kolejne razy jego członkiem założycielem) i – jak sądzę – jest organizacją posiadającą wystarczający prestiż, by jej inicjatywa spotkała się ze zrozumieniem i konstruktywną współpracą ze strony większości polskich środowisk żeglarskich. Inicjatywa ta miałaby doprowadzić do stworzenia komisji składającej się z uznanych w kraju autorytetów w sprawach szkoleniowych i organizacyjnych reprezentujących wiedzę i doświadczenie. Komisji nielicznej, kilkuosobowej za ledwie, bo chodzi o jej operatywność i osiągnięcie wyników w skali miesięcy, a nie lat. Powołani do niej ludzie powinni mieć różne żeglarskie korzenie organizacyjne (jak np. ZHP, PTTK, organizacje czarterowe, armatorskie etc.) i potrafić w rzeczowy sposób reprezentować różne interesy i osiągać kompromisy. Zdecydowanie nie miałyby to na celu przejęcie przez YKP obecnych funkcji PZZ i zastąpienie jednego monopolisty przez drugiego. YKP ma być tylko inicjatorem i organizatorem powołania komisji. Opracowany przez nią spójny, rzeczowy i sensowny projekt wraz z sugestiami rozwiązań formalnoprawnych powinien być przedstawiony odpowiednim władzom państwowym jako autorytatywne stanowisko środowiska żeglarskiego na temat stopni żeglarskich w Polsce. Sugestia ta jest łatwa do opisanego, trudna do wcielenia w życie. O ile komisja w dobrym składzie może uporać się z zagadnieniem dość szybko, o tyle stworzenie takiej wiarygodnej komisji z uznanych autorytetów jawi się jako zadanie niemal syzyfowe. Przeszkoda pierwsza, to znana od wieków prawda, że gdzie dwóch Polaków to trzy zdania. Przeszkoda druga to fakt, że praca społeczna, a taką sobie w tej sprawie wyobrażam, jest w dzisiejszych czasach zupełnie niepopularna, zaś YKP żadnych funduszy na to nie posiada i posiadać nie będzie. Zazwyczaj ten kto występuje z sen-

KAPITAN MA GŁOS – List do Braci (dokończenie)

sownym projektem spotyka się z akceptacją i zaleceniem: »no to zrób to!«. Uprowadzając tę sytuację podaje, że nie mogą być egzekutorem swojej własnej sugestii ponieważ: a) mieszkając za granicą nie mógłbym uczestniczyć w spotkaniach komisji, b) mieszkając za granicą nie mam wystarczającej znajomości środowiska żeglarskiego w kraju, c) osobiście nie mam praktycznie żadnego doświadczenia w szkoleniu żeglarskim. Reasumując: liczę się z wnioskiem czytelników, że projekt wcale nie jest sensowny, że mieszkając za granicą nie widzę problemu obiektywnie, a w ogóle – »po co nam jeść tą zabę?« jeżeli życie i tak bez naszej inicjatywy przyniesie jakieś tam rozwiązania... A może jednak będą chętni do działania...?».

Z korespondencji YKP: „Koledzy z YKP, wchodzę na stronę PZZ i widzę PARANOJE. Teraz już wiem jak taka wygląda. Na zakładce *Morze* ogłoszenie o organizacji przez PZZ kursu *Master of Yachts!* Przeczytałem jeszcze raz. **PZZ organizuje kursy na stopnie innej organizacji!!** Zamiast zreformować swoje patenty przyjmuje coś z zewnątrz i tonie pod swoją marką, nie jako swoje szkolenia na własne stopnie, a na cudze. **Czy w gronie osób wypowiadających się na Twoich stronach nie może powstać grupa inicjatywna która dążyłaby do stworzenia patentów polskich na miarę brytyjskich?...** Czy musimy posiłkować się cudzymi dyplomami, a nie możemy stworzyć własnych w oparciu o sprawdzone (choćby zagraniczne) wzorce poszerzone o wielką wiedzę i praktykę polskich żeglarzy???... dlaczego nie stworzyć czegoś polskiego na miarę naszych czasów?... Z żeglarskim pozdrowieniem Jerzy Knabe.”

Na temat tych patentów dostałem naprawdę wiele korespondencji. Ostatnie lata nauczyły nas jednak, że pisanie petycji, wniosków i listów oraz dyskusje na stronach internetowych raczej nie odnoszą skutku, a dyskutantów narażają na obelgi i konieczność polemizowania z ludźmi nie różniącymi dobrze dziobu od rufy lub nieźle nawiedzonymi. Koncepcja Brata Bolka Kowalskiego polegała na tym, aby wspólnie z YCP stworzyć Komisję i przeforsować następujące rozwiązanie: **Patenty żeglarza miałyby nadawać AWF-y a jsm. oraz kpt.j. wyższe uczelnie morskie.** Pozostawia to jednak za burłą całą rzeszę instruktorów żeglarstwa PZZ oraz ośrodków szkoleniowych. Ponadto nie wydaje się, aby AWF-y miały liczebnie dostateczny potencjał, by takie przedsięwzięcie w skali kraju obsłużyć.

Jest zadziwiające, że wbrew opinii tak licznych środowisk żeglarskich nowe prawo jednak wprowadzono. Wskazywać by to mogło, że była to decyzja polityczna możliwa do przeprowadzenia dzięki skłóceniu środowiska żeglarskiego. Tak twierdzą zwolennicy drugiej koncepcji. Głosi ona, że należy dotrzeć do senatora Plikowa, który prowadzi komisję mającą na celu wycofywanie aktów będących bublami prawnymi, przekonać go, że prawo dotyczące plastikowych patentów to właśnie taki bubel wymagający wycofania. Tak czy owak, jeśli któryś z Braci chciałby popracować w ramach grupy MKP zajmującej się patentami proszę o akces, bo tak naprawdę potrzeba ludzi z autorytetem, którzy by się tym zajęli. Ja prywatnie sadzę, że być może zajęcie się tą sprawą winno być naszą powinnością, ale jestem też przekonany, że splendoru i reputacji nam to nie przyniesie, a może narazić na konflikty i „znienubienie” przez określone kręgi żeglarzy. Ostatecznie Bracia założyciele przestrzegali, by nie mieszać się w politykę, a to w pewnym sensie jest polityka. Może me obawy nie są uzasadnione, ale na wszelki wypadek stanąłem na razie w dryf, do czasu głębszego przedyskutowania sprawy.

III. W wielu Waszych listach przewijają się zdania, iż *musimy coś zrobić, by budować nasz wizerunek, bo niektórzy mówią, że jesteśmy kręgiem żeglarskich emerytów gadających przy drinku o dawnych przewagach, sektą kapeluszców z dawnych czasów* itd. Sam to wiele słyszałem w pewnych kręgach.

W tym wypadku chcę z Wami, Bracia, podyskutować. Każdy sukces jest już sukcesem z przeszłości. Czy mistrz olimpijski sprzed 20 lat jest mniej wart niż obecny? Każdy może zaprzestać działalności lub zmienić jej charakter, kiedy chce. Nie dajcie się Bracia „kupować” na demagogię ludzi, którzy wam do pięt nie dorastają, a najczęściej wam zazdroszczą. Jest na świecie wiele elitarnych stowarzyszeń zrzeszających podróżników lub żeglarzy. Stowarzyszeń, które szerzej, a nawet żadnej działalności nie prowadzą. Jednak przynależność do nich

jest splendorem i zaszczytem. Każdy z pieczołowicie wyselekcjonowanych członków jest osobowością poprzez swoje **przeszłe** dokonania i to wystarczy, aby wielu innych marzyło, by się wśród takich ludzi znaleźć. Członkowie tych klubów nie muszą działać i sprawiać, by ich było widać medialnie. Podobnie winno być i jest z Bractwem. Poczytajcie musterolę, listę publikacji, które Brat Knabe sporządził, laudacje kawalerów topora czy laureatów medalu. Popatrzcie jakimi profesjami, dokonaniem zawodowymi, karierami biznesowymi i organizacyjnymi szczytują się **nasi Bracia**. Popatrzcie na potencjał intelektualny, zakres morskich uprawnień zawodowych oraz żeglarskich, wielkość kwalifikacji i praktyki morskiej, na znajomość języków obcych. Poczytajcie życiorysy Braci. Bracia ciągle płyną, zdobywają laury, kontynuują kariery. A że niektórzy chcą odpocząć i pogadać o dokonaniach przy kieliszku? Ile razy to słyszałem: „klub emerytów”, „kapeluszuwa mafia”, towarzystwo wzajemnej adoracji itp. **A ty co sobą prezentujesz, cwaniaczku.** Patrząc na twój żeglarski życiorys i jakoś nie specjalnego w nim nie widzę. Zawodowo też najczęściej nie najlepiej. Gdy już dokonasz tego co zrobili moi Bracia, nabędziesz trochę wiedzy, szacunku i doświadczeń życiowych, a przy okazji nie utoniesz, albo się nie rozpiesz, wtedy może cię ktoś do tego klubu „żeglarskich emerytów” zaprosi. Jesteśmy naprawdę elitarną organizacją, nie przez to co robimy jako stowarzyszenie, ale przez jakość naszych członków. Każdego z osobna.

IV. W tym duchu warto jednak zwrócić uwagę na sugestię Brata Knabego, że Bractwo się starzeje i czas pomyśleć o mustrowaniu ludzi młodszych, ale bezwzględnie mających dobry życiorys i reputację w swym środowisku. Wydaje mi się, że ta sprawa nieco znikła w ogniu dyskusji o patentach i PZZ. A strategicznie jest ważna. Z drugiej strony nie można też sprawy stawiać tak: On jest znany, dlatego dla nas to szansa i splendor, gdy on do nas dołączy. Nawet trochę na siłę. Nie. Przede wszystkim on musi postrzegać to jako nobilitację i splendor. I chcieć. To polega na obopólnym szacunku. My uważamy, że splendorem jest mieć go wśród nas, a on uważa, że zaszczytem jest być z nam. Ale zarówno on bez nas jak i my bez niego doskonale sobie radzimy. Takie są zasady prawdziwego szacunku. Dlatego rozglądajcie się z nowymi jungami, ale tylko na tych zasadach.

Z drugiej strony przy naszym potencjale, warto abyśmy mieli większy wpływ na to co się w żeglarstwie i sprawach morza dzieje. Brat Krzysztof Baranowski obiecał mi, że dla potrzeb MKP wydrukuje list jej Kapitana (o ile będzie interesujący i nie za długi) na łamach swego czasopisma. Muszę ze skruchą wyznać, że w codziennym zabieganiu nie miałem czasu, by go dotąd napisać. Składam samokrytykę.

V. Brat Ginią pozdrawia ze Szpicbergenu (-15°C i burza śnieżna). Z pomocą Brata Knabego udało się zrealizować do końca projekt wystąpienia o wmurowanie tablicy pamiątkowej Mamerta Stankiewicza w Alei Zasłużonych ludzi morza... itd. sprawa znana. Teraz chcę zrobić mały lobbing w organizacjach wyszczególnionych w pkt. VI, aby poparto nasz wniosek. Wg Brata Gieni prace nad wydaniem trzeciego tomu Złotej Serii są zaawansowane.

Bracia Wabik i Pogocki pozdrawiają z pokładu „Zawiszy”. Ciekawe czy udało im się spotkać Braci w Danii, tak jak zamierzali.

VI. Mesa szczecińska została sygnatariuszem porozumienia, które podpisały także: PZZ-Warszawa, ZOZZ, Klub Kapitanów j. Klub Kapitanów ż. w., Fundacja *Pro Publico Mare*, Stowarzyszenie Szczecińska Szkoła Pod Żaglami. Organizacje te zobowiązują się do współpracy na rzecz rozwoju i promocji żeglarstwa na Pomorzu Zachodnim.

VII. Brat Drapella, a także Brat Radomiński zwiększyli aktywność na terenie Trójmiasta. Być może zaowocuje to powołaniem nowej mesy, choć ostatnio sprawy trochę przycichły.

VIII. Pokazało się nowe wydanie (dwa tomy) książki: Georges Blond „Ocean Przygody”. Dzięki Jarkowi Jeziorowi, który to wytropił, wszedłem w posiadanie obu tomów. Kto ich nie ma, serdecznie polecam.

IX. Wg Brata Bolka Kowalskiego prace nad Dykjonarzem jeszcze trochę potrwają

X. [.....] to jest miejsce na wasze przemyślenia. OOOORRRZZAA!!!
Wasz Brat Kapitan, Jerzy Paleolog #78



Bracia piszą

Wystąpienie...

... BKK #1 odczytane przez Szstormana Mesy Warszawskiej, Brata ANDRZEJA GAWLIKA (49), a następnie po uzupełnieniu przez autora, przeznaczone do rozpowszechniania wśród Braci, także na stronie internetowej Bractwa oraz w najbliższej „Minucie Kapitańskiej”.

25.10.2003 r. w Kołobrzegu, zweryfikowane blisko czterdziestoletnim doświadczeniem organizacyjnym, przyjęte zostały udoskonalone „Ustanowienia Kaprów Polskich”. Ciesząc się zaszczytną przynależnością do Bractwa, jego uznaniem i poważaniem, byliśmy wówczas sprawną organizacją przygotowaną do wykonywania określonych naszym statutem zadań społecznych. Wobec powołania do bytu trzech mes lokalnych, drobny niepokój budziło odrzucenie przez zebranych nazwy „Kasztel” dla głównego gniazda, czy też siedziby Bractwa Kaprów Polskich, na rzecz w praktyce Mesy Mes Kaprów Polskich, chociaż ci sami Bracia kilka dni wcześniej nazwę „Kasztel” proponowali.

Jednak prawdziwym zarzewiem długotrwałe paraliżujących intrygi i swarów stało się zdarzenie wówczas mało znaczące, ale z czasem, z inicjatywą Brata w ogóle w Kołobrzegu nieobecnego i nijak nie związanego ze sprawą, przekształcone w burzę z piorunami, która tocząc się nabierała pieniackiego rozpalu i niszczycielskiej siły. Mianowicie, jeden z mających być wtedy przyjętym do Bractwa Jungów, o którym nieledwie w ostatniej chwili dotarły do mnie, pod warunkiem całkowitej dyskrecji, trudne wówczas do sprawdzenia, z czasem jednak potwierdzone, opinie dyskredytujące tę kandydaturę.

Na wniosek Szstormana właściwej Mesy lokalnej, rzeczona kandydatura została w ostatniej chwili odrzucona. Oburzony tym zwolennik odrzuconej kandydatury, z którą prawdopodobnie z jakichś powodów sympatyzował, nie znający kulis sprawy Brat, zamiast ewentualnie zaskarżyć – jego zdaniem krzywdząca – decyzję Kapitana do właściwego w takich sprawach Trybunału Kaprów, zjednął dla swojej sprawy kilku solidaryzujących się z nim, a znaczących Braci Mesy lokalnej. A to już był sygnał istnienia niebezpiecznych powiązań. Nie tyle niestety organizacyjnych, co koteryjnych. W tej atmosferze bardziej i mniej drobne różnice opinii, poglądów i interpretacji zaczęły wciągać poszczególne Braci w wir wewnętrznych animozji, a nawet wrogości daleko poza praprzyczynę całego zamętu. W takiej atmosferze coraz mniejsze szanse mają próby kształtowania jakichś zbornych poglądów programowych, a nawet zamierzeń wykonawczych. Przyczynia się do tego również woluntarystyczne traktowanie „Ustanowień Naszego Bractwa” w niektórych przypadkach wpływających na postępowanie Braci, nawet całkowicie bez związku ze sprawą.

„Ustanowienia...”, z racji charakteru Bractwa, muszą spełniać dwa warunki tj.: 1. Odpowiadać ustawie o stowarzyszeniach i 2. Zarysować intencje, charakter oraz cele i środki działania Bractwa, w postaci wskazań raczej kierunkowych niż kodeksowych, bowiem i tak spotyka się narzekania na ich rozległość. A jednak przystępujący do Bractwa Jungowie muszą przyjmować, a więc znać, obowiązujące Kaprów Polskich normy, stosując wynikające z „Ustanowień...” intencje i ich ducha. Nie można sobie przy tym pozwalać na wygodnictwo „drogi na skróty”, do czego ostatnimi czasy zauważam tendencje najczęściej zalatujący mniej czy bardziej wyraźną megalomanią. Na szczęście dosyć odosobnione. Równocześnie można też zauważyć niedosyt zgodnych ze statutem działań Mes Lokalnych, a także Mesy Kaprów Polskich (czyli samego Kasztelu), których trudna i żmudna działalność organizacyjna jest wprawdzie już określona, więc wymaga „tylko” stosowania w praktyce.

Na szczęście zasłużoną uwagą w wymiarze krajowym i międzynarodowym, cieszy się z korzyścią dla opinii Bractwa, widoczna i skuteczna indywidualna działalność niektórych Braci np. JURKA (2) na polu wszechstronnych kontaktów międzynarodowych. Wybitnego publicysty, pisarza, i szkoleniowca – KRZYSZTOFA (3). Utalentowanego kapitana, również szkoleniowca w pełnym zakresie wiedzy, działalności i umiejętności nautycznych – ZIEMKA (12). I WOJTKA (44), laureata pierwszej lokaty wśród Polskich Jachtowych Kapitanów Żeglugi Wielkiej XX wieku.

Myślę że nie trzeba jeszcze przypominać dokonań i sławy nieżyjących już niestety, ale trwających w naszej i całego środowiska pamięci, chlubnych dokonań takich Braci, jak legendarny już LUDOJAD (6), czy wielki samotnik, myśliciel i pisarz – LOŃKA – TELIGA (9). Czy wytyczający arktyczne i antarktyczne szlaki nie tylko dla jachtosmenów, uznany konstruktor jachtów, statków i okrętów –

DAREK (22), albo w tamtych czasach zaliczany do najwybitniejszych, regatowicze morski i oceaniczny KUBA (23). I jeszcze ładnych paru innych. Wszyscy tu wymienieni Bracia, chociaż nie tylko oni, cieszą się zaszczytnymi osiągnięciami w dziedzinie regat, a także pionierskiego, nie tylko dla Polaków, żeglarstwa oceanicznego, a w tym szczególnie – subarktycznego. Zupełnie liczni, ciesząc się poważaniem i budujący chwałę Bractwa, na morskich szlakach są w pełnym tego słowa światowej rangi uczonymi w różnych dziedzinach, których najczęściej w ich środowiskach naukowych i artystycznych zupełnie nie łączą z żeglarstwem światowym. Na przykład wielki matematyk i Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej XX wieku – KAZIMIERZ ARTUR GOEBEL (18) równie wielki autorytet naukowy, jak i zasłużony organizator endokrynologii, także wielki kapitan – TOMASZ EUGENIUSZ ROMER (7), artysta plastyk, a przede wszystkim rzeźbiarz – BOHDAN RONIN-WALKNOWSKI (58) i po prostu „zwyčajni” profesorowie belwederscy, jak KRZYSZTOF HERBERT WOJCIECHOWSKI (4), PAWEŁ MILART (52) – medycyna, TADEUSZ ZAWADZKI (74) – biofizyk, JERZY PALEOLOG (78) – rolnictwo, a i JAN JERZY BEKIER (104) – neurochirurgia.

Nasza służnie i wyraźnie cechująca Bractwo działalność ceremonialna i ludyczna, staje się niestety coraz bardziej banalna, a wynikająca ze statutu wyraźniejsza działalność programowa jest akcentowana coraz słabiej, chociaż dopiero razem te trzy kierunki nadają Bractwu atrakcyjność, a jego Kasztelowi i Mesom sens i godny uwagi charakter.

Przykładowe zaniedbania Bractwa w tym ostatnim zakresie wymagają niestety uwagi: Oto przyglądamy się wszyscy indolencji – tak bliskiego nam przecież – Polskiego Związku Żeglarskiego. Zaniedbań w zakresie wychowania młodzieży i wodniackiego szkolenia. I wydaje się, że wszyscy rozumiemy jak ważne są te dziedziny. Ta wiedza i umiejętności dla Związku i kraju szcycącego się wspaniałą historią i dokonaniem, który dziś zbywa się tych funkcji. W Kraju, gdzie pięć wyższych uczelni wychowania fizycznego zajmuje się także żeglarstwem i dwie wyższe uczelnie uznanych w świecie zawodowych kadr morskich posiadają wszelkie dane do teoretycznego i praktycznego szkolenia, także jachtowych kapitanów żeglugi wielkiej.

Równocześnie Związek ten patronuje prywatnym (ale za to zagranicznym!), drogim kursom kapitańskim. Związek cieszący się do niedawna w świecie opinią wypuszczającego najlepszych kapitanów i wychowawców marynistycznych.

Wybraliśmy nowe władze naszego stowarzyszenia. Czas się zastanowić dokąd zmierza nasze Bractwo Kaprów Polskich: myślę, że służąc morskiej sprawie, chcemy się cieszyć prestiżem i poważaniem środowiska, a także nas samych oraz naszych Braci i setek tysięcy żeglarzy, chociaż grozi nam stagnacja na poziomie spotkań wesółych koleśków, szcycących się „plastikowymi patentami” i coraz mniej zaszczytną przynależnością do coraz bardziej zaściankowego Bractwa... Żeglarstwem regatowym zajmuje się – być może z dobrym skutkiem – państwo. Proponuję więc i radzę: w pierwszej kolejności zająć się zagrożonym bezpieczeństwem żeglugi, to jest programami szkolenia i jego realizacją, a także uprawnieniami patentowymi. Wobec niezaradności Polskiego Związku Żeglarskiego, może warto powierzyć całe szkolenie wodniackie i związane z nim elementy wychowawcze państwu, w postaci Akademii Wychowania Fizycznego – na stopnie śródlądowe. Szkolenie morskie zaś pozostawić właśnie Gdańskiej i Szczecińskiej, obu Akademii Morskim, które mają odpowiednią kadrę pedagogiczną, wyposażenie i wypracowane systemy nauczania. Być może wbudowanie w istniejący system tego nauczania mógłby być nawet dla tych szkół finansowo atrakcyjne. Koordynację całego tego systemu szkolenia, zasad odpłatności i system dokumentacji można powierzyć właśnie Bractwu, np. we współpracy z organizacją Yacht Klubów Polskich. Również Bractwo mogłoby się zająć zaniedbanym od zawsze, a tak w Polsce potrzebnym i atrakcyjnym szkoleniem szkutników. Być może – zaczynając na razie od rocznego kursu techniki szkutniczej. Może nawet stacjonarnym. Można się spodziewać zainteresowania tym ostatnim projektem licznych w Polsce różnych zakładów szkutniczych, remontowych, naprawczych i produkcyjnych.

No i jednak – przy okazji wyboru nowych władz naszego Bractwa – wnioskuje pilne uaktualnienie naszej Wielkiej Karty Praw i stosowanie zawartych w niej naszych ustanowień z pierwszoplanowym wprowadzeniem możliwości organizowania mes lokalnych (oddziałów), a także prowadzenia przez nie działalności gospodarczej. No i wreszcie powrót do pięknej i wyróżniającej, a odpowiadającej pozostałemu elementom naszego, nigdzie indziej nie stosowanego jako aktualne nazewnictwa, jak: Majordomus, Bractwo, Kaprowie, Szstormani, Mesy i wyraźnie zrozumiałej nazwy Kasztel.

B.K.K. #1

Warszawa 2.02.2008.

UZASADNIENIE

do wniosku o nadanie tytułu „Zasłużony Człowiek Morza”
Kapitanowi Mamertowi Stankiewiczowi

ZYCIORYS

Mamert Stankiewicz (1889–1939)

Kapitan żegluga wielkiej, komendant żaglowca szkolnego „Lwów”, transatlantyka pasażerskiego „Piłsudski”, Kawaler Orderu „Virtuti Militari”, tytułowy bohater książki K. Borcharta *Znaczący Kapitan*. Tłumacz z angielskiego i rosyjskiego podręczników do nawigacji, autor artykułów publicystycznych i wspomnień osobistych *Z floty carskiej do polskiej*. Nauczyciel i mistrz całego pokolenia znanych kapitanów i twórców gospodarki morskiej w odrodzonej Polsce.

MAMERT STANKIEWICZ ur. 22 stycznia 1889 roku w Mitawie (obecnie Jelgawa, Łotwa). Po ukończeniu Morskiego Korpusu Kadetów w Petersburgu służył w rosyjskiej marynarce wojennej. W czasie I wojny światowej był oficerem nawigacyjnym krążownika flagowego „Riurik”, oficerem sztabowym, później dowódcą pancernika. W latach 1918–1919 był urzędnikiem Konsulatu Rosyjskiego w Pittsburgu (USA). Delegowany następnie do Omska do flotylli rzecznej, aresztowany przez Czekę, przebywał w więzieniu w Irkucku, a następnie, do połowy maja 1921 r., w obozie w Krasnojarsku.

Od czerwca 1921 r. w Polsce, zweryfikowany jako komandor podporucznik i skierowany do Szkoły Morskiej w Tczewie jako kierownik Wydziału Nawigacyjnego. Jednocześnie wykładał astronomię i nawigację w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu. W 1923 r. uczestniczył w podróży żaglowego statku Szkoły Morskiej „Lwów” do Brazylii, a w latach 1924–1926 był jego komendantem. Następnie podjął pracę na statkach handlowych i jako pilot w Urzędzie Morskim w Gdyni. Od 1931 r. dowodził transatlantykami „Pułaski” i „Polonia”. Dozorował budowę ms. „Piłsudski” i został jego kapitanem.

W przeddzień wybuchu II wojny światowej wyprowadził z Polski do W. Brytanii ms. „Kościuszko”. 25 listopada 1939 r. po powrocie na transportowiec wojska ms. „Piłsudski” i po wyjściu do Newcastle-on-Tyne skierował go w rejon koncentracji konwoju do Australii i Nowej Zelandii. 26 listopada okręt został storpedowany – kapitan opuścił go jako ostatni i zmarł na serce z wyczerpania, już po wyciągnięciu go z wody. Odznaczony polskim orderem „Virtuti Militari” oraz D.S.C. („Distinguished Service Cross”) brytyjskiej Royal Navy.

Został pochowany z pełnymi honorami wojskowymi na West View Cemetery w miejscowości Hartlepool na wschodnim wybrzeżu Anglii. Jego grób jest znany i odwiedzany przez polskich marynarzy i żeglarzy.

Data wniosku Załącznik nr 2 do Zarządzenia nr 22/2005
Wójta Gminy Kosakowo

..... z dnia 15 marca 2005r.

Wójt Gminy Kosakowo
ul. Żeromskiego 69
81-198 KOSAKOWO

WNIOSEK

O nadanie tytułu „Zasłużony Człowiek Morza” wraz z odsłonięciem tablicy pamiątkowej w Alei Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie, gmina Kosakowo, woj. pomorskie.

BRACTWO WYBRZEŻA – MESA KAPRÓW POLSKICH

I Zgłaszający

(organ władzy, administracji publicznej, osoba prawna)

II Dane o osobie zgłaszanej do tytułu „Zasłużony Człowiek Morza”

MAMERT STANKIEWICZ

1. Imię i nazwisko.....
22 stycznia 1889
2. Data urodzenia.....
3. Miejsce zamieszkania (lub dla osoby nieżyjącej adres ustalonych spadkobierców)
ANNA TOMASZEWSKA, córka, 02-032 Warszawa, Filtrowa 81 m.9

III Uzasadnienie (maksymalnie 1,5 strony)

Załączony oddzielnie zyciorys Kapitana Mamerta Stankiewicza jest sam w sobie przekonującym uzasadnieniem naszego wniosku. Poza walorami charakteru osobistego jego zasługi dla rozwoju spraw morskich w Polsce są niezaprzeczalne. Ponadto jest to postać szeroko i ogólnie znana jako pozytywny bohater książki Karola Olgierda Borcharta „ZNACZY KAPITAN”

.....

podpis upoważnionego przedstawiciela

organu/ osoby prawnej składającego wniosek

Informacja

1. Tytuł nadaje się osobie, która swoim życiem, postawą, pracą przysporzyła sławy polskiemu morzu i przyniosła chwałę ojczyźnie. Wnioski nie zakwalifikowane do tytułu, mogą być opiniowane w latach następnych.
2. Kandydatów do tytułu mogą zgłaszać przedstawiciele organów władzy i administracji publicznej oraz osoby prawne, których działalność jest związana z morzem w terminie **do 30 kwietnia danego roku.**
3. Kandydatów do tytułu wyłania Kapituła Zasłużonych Ludzi Morza powołana przez Wójta Gminy Kosakowo.
4. W roku nadaje się do 3 tytułów.
5. Uroczystość uhonorowania tytułem oraz wmurowania tablicy upamiętniającej to wydarzenie odbywa się corocznie w Rewie w miesiącu lipca.
6. Zarządzenie Wójta Gminy Kosakowo w sprawie powołania Kapituły Zasłużonych Ludzi Morza oraz zasad honorowania tytułem „Zasłużony Człowiek Morza” znajduje się na stronie internetowej gminy Kosakowo www.kosakowo.pl.



*Opowieści
z mórz
dalekich*

**Navigare
necesse est**

Z satysfakcją informuję, iż flaga Bractwa powiewała przez 10 dni na grot-maszcie dezety „Sum” należącej do szczecińskiego JK AZS.

Celem rejsu było opłynięcie Bornholmu i zejście na Christianso. Rejs prowadził opiekujący się łodzią **MICHAŁ JÓSEWICZ**, pozostali członkowie załogi to **STANISŁAW BOLEWICZ**, **KRZYSZTOF MARSKI** i piszący te słowa.

Co ważne, średnia wieku załogi oscylowała w pobliżu 65.

Ze Świnoujścia wyszliśmy 28 lipca w późnych godzinach popołudniowych, tak by następnego dnia móc wejść do Ronne przy świetle dziennym. Tutaj zanocewaliśmy, śpiąc na łodzi pod specjalnie przygotowanym namiotem. Następnym etapem to krótkie odwiedzin w portach Hasle i Vang oraz nocleg w Hammerhavn. Kolejny dzień to zawinięcia do Allinge i Tejn z noclegiem w Gudhjem. Ponieważ pogoda i wiatry nam sprzyjały, zgodnie z planem ruszyliśmy na Christianso i stamtąd po kilkugodzinnym zwiedzaniu skierowaliśmy się do Nexo. Następnego dnia, skoro świt, wystartowaliśmy w drogę powrotną. O ile na Bornholm dopłynęliśmy w ciągu 18 godzin, to powrót zajął nam 26 godzin! W dniu 3 sierpnia w godzinach rannych zacumowaliśmy w Basenie Północnym w Świnoujściu. Rejs był udany, choć po drodze mieliśmy wszystko, włącznie z refoowaniem grota, a nawet bezana. Powrót do Szczecina odbył się z jednodniowym opóźnieniem, gdyż ogon huraganu „Amelia” zbyt mocno nacierał z kierunku południowego i dopiero gdy odkręcił na W i NW mogliśmy ruszyć do domu. Na Zalewie na sztormowym fokiu szliśmy z szybkością 5–6 w. i to była prawdziwa żegluga!

Przeplłynęliśmy 293 Mm w czasie 77 godzin pływania. W odwiedzanych portach, zarówno łódź, jak i flaga Bractwa stanowiły obiekty życzliwego zainteresowania. Na przystani w Szczecinie klubowy kolega, gdy dowiedział się skąd przyszliśmy zdziwił się: „Że też wam się jeszcze chce?”. I to był dla nas największy komplement.

Ooooooortzzzzaaa!

Robinson Crusoe (#80)

Uwagi w sprawie Ustawy o Bezpieczeństwie Morskim (przedstawione na Radzie Konsultacyjnej w Urzędzie Morskim w Gdyni w dniu 26.03.2008)

Uważam, że jest czas najwyższy rozdzielić kompetencje dwóch ministerstw w sprawie uprawiania żeglarstwa.

Ministerstwo Sportu, któremu podlega Polski Związek Żeglarski ma się zajmować sportem. I w tym zakresie działać. W uproszczeniu, mają szkolić sportowców, którzy będą wygrywać w rozmaitych regatach i godnie reprezentować nasz kraj.

Szkolenie żeglarskie młodzieży winno być adekwatne do potrzeb. Większość regat odbywa się na wodach zamkniętych i moim zdaniem szkolenie to winno obejmować zakres na stopnie żeglarza i sternika śródlądowego i oczywiście szkolenie w zakresie przepisów regatowych i taktyki regatowej. Jest rzeczą oczywistą, że zainteresowanie PZZ winno być również skierowane na dziesiątki tysięcy żeglarzy, którzy uprawiają żeglarstwo rekreacyjne na wodach śródlądowych i osłoniętych.

Znacznie gorzej wygląda sprawa, gdy Minister Sportu wydaje przepisy dotyczące patentów żeglarskich dotyczących żeglugi po morzach i oceanach. Moim zdaniem populizm pana Tomasza Lipca doszedł do granicy przestępstwa. Zniesienie przez niego obowiązku egzaminów na żeglarskie stopnie morskie, tj. sternika morskiego oraz kapitana jachtowego nastąpiło z naruszeniem prawa i powoduje rażące obniżenie bezpieczeństwa żeglarzy morskich. Sprawą morskich dyplomów żeglarzy winien się zająć właściwy urząd administracji morskiej, tj. Urząd Morski. To ta władza ma interesować się programami szkolenia, formą i zakresem egzaminów oraz zasiadać w składzie komisji egzaminacyjnej.

Goście dyskusje wprowadził podział jachtów na jachty rekreacyjne i komercyjne. Z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, nie widzę sensu takiego podziału. Każdy jacht musi spełniać warunki bezpiecznej żeglugi. I to jest sprawa zasadnicza. Czy na pokładzie jachtu są płatni turyści, czy klubowa załoga – to interesować może jedynie Urząd Skarbowy. Wszystkim na pokładzie musi być zapewnione to samo maksymalne bezpieczeństwo.

Ostatnio, na rynku żeglarskim znalazło się wiele rozmaitych patentów. Chorwacki Voditelj praktycznie kupowany jest w chorwackich marinach, a w kraju różni ludzie organizują wszelkie możliwe kursy i wydają rozmaite świadec-

stwa. Nie wszystkie z nich są świadectwem rzeczywistej wiedzy. Dowolność tego typu dokumentów jest moim zdaniem niebezpieczna. Uważam, że załoga na jachcie polskiej bandery winna mieć polskie uprawnienia. Jest mi trudno sobie wyobrazić, aby na zasadzie wzajemności mogli Polacy organizować na Wyspach Brytyjskich kursy żeglarskie i wydawać polskie patenty, uznawane przez Brytyjczyków.

Zniesienie Kart Bezpieczeństwa dla jachtów uprawiających żeglugę po akwenach morskich uważam za krok w złym kierunku. Zniesienie obowiązku inspekcji, a zatem i obowiązkowego wyposażenia jest nadmiarem zaufania do doświadczenia żeglarzy, zwłaszcza tych, co przybyli z głębi kraju i na morzu stawiają swe pierwsze kroki.

W Polsce jest brak jasno sformułowanych jednolitych przepisów w zakresie wyposażenia jachtów i kwalifikacji żeglarskich, które formie ulotek winny być dostępne we wszystkich marinach, a nawet tawernach. Brak jest rozsądnie wydanych map dla żeglarzy z wszystkimi informacjami, numerami telefonów, procedurami, a sam projekt nowej ustawy jest formułowany w sposób zniechęcający do jego czytania.

Brakuje mi życzliwych marin, w których żeglarz nie obyty z morzem znajdzie doświadczonych bosmanów, którzy znając akwen służą radą i pomocą. To co jest, bardziej przypomina mi miejsca parkingowe dla jachtów niż mariny, gdzie żeglarz znajdzie przyjazną atmosferę.

Ponury obraz rzeczywistości pieczętuje wypadek na jachcie „Moja Maria”, gdzie ginie żeglarz w główkach portu Hel, bo ponton ratowniczy RIB 12 nie jest gotowy do natychmiastowej pomocy.

Tego nie załatwi się ustawą – to wymaga kultury i dobrej praktyki morskiej. Władze morskie winny być otwarte dla żeglarstwa, ale też stanowcze w swoich wymaganiach, stoją bowiem na straży bezpieczeństwa.

Andrzej Drapella, kpt. ż.w.
Prezydent STA-Poland

Gdynia, dnia 26 marca 2008 r.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Sekretarz Stanu

Pani Kpt. ż.w. Anna Wypych-Namiotko

W A R S Z A W A

Szanowna Pani Minister,

Od pewnego czasu śledzę rozprawy żeglarzy przed Izbą Morską w Gdyni i jestem szczerze zaniepokojony ich przebiegiem. Coraz częściej mamy do czynienia z lekceważeniem nawigacji, obserwacji, oraz tego co nazywamy dobrą praktyką morską. Rzutuje to wpadaniem na skały i niszczeniem lub nawet utratą jachtów. Jak sądzę, wynika to z coraz gorszej kondycji klubów żeglarskich, jak i uchylenia przez byłego Ministra Sportu egzaminów na stopnie sternika morskiego i kapitana.

Zniesienie Kart Bezpieczeństwa dla ogromnej większości jednostek, a tym samym zgoda na nieposiadanie na burcie niezbędnego wyposażenia nawigacyjnego i ratowniczego niesie za sobą dalsze zagrożenia. Spodziewam się, że w tym sezonie będziemy mieli duży napływ żeglarzy z głębi kraju, nie obytych z morzem i musimy im pomóc, aby nie wpadli w tarapaty. Jak na razie nie widzę, abyśmy się do tego przygotowywali.

Ponieważ sprawa dotyczy dwóch resortów, Ministerstwa Sportu i Infrastruktury, zwróciłem się do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z pismem, którego kopię Pani Minister załączam.

Z poważaniem Prezydent STAP

Andrzej Drapella, kpt. ż.w.

Panu Ministrowi Sportu pod rozważę

Statki toną – giną ludzie. Od wieków morze pochłania ofiary.

Aby zmniejszyć zagrożenie utraty życia buduje się coraz bezpieczniejsze statki, wyposaża się je w doskonałe systemy nawigacyjne i antykolizyjne, rozbudowuje systemy łączności, wzbogaca środki sygnalizacyjne i ratunkowe. Jak podają statystyki wypadków morskich, ich przyczyna w największym stopniu leży po stronie czynnika ludzkiego. **W 80% błąd człowieka wiedzie do tragedii!**

Dlatego też zawodowi marynarze są szkoleni praktycznie bez przerwy. Wszystkie państwa morskie dążą do unifikacji dyplomów, certyfikatów, patentów. Wymieniają doświadczenia i programy szkoleniowe.

Morskie żeglarstwo rekreacyjne wymaga od jego uczestników zarówno wiedzy, jak i dobrej praktyki morskiej. Aby ją zdobyć, trzeba się jej nauczyć. Polski system szkolenia żeglarskiego zdał egzamin praktyczny.

Ostatnio, niestety, stały się modne reformy w edukacji. Na naszym podwórku zwyciężyli „żeglarze swobodni”. Nie będę im gratulował.

Minister Sportu zniósł egzaminy na stopnie sternika morskiego i jachtowego kapitana. Popelniał On nieprzewidywalny w skutkach błąd, który może obciążać Jego sumienie na całe życie, jak również tych, co mu tak doradzili.

Piszę te słowa jako wieloletni ławnik Izb Morskich. Tam, na rozprawach, najlepiej widać jak bezwzględny egzaminatorem jest morze, a Ci co tego egzaminu nie zdali, nie mają już szansy na egzamin poprawkowy.

Andrzej Drapella, kapitan

Gdynia, dnia 13/03/2007

**MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH
i ADMINISTRACJI
Wiceprezes Rady Ministrów
PAN GRZEGORZ SCHETYNA
WARSZAWA**

Dot. : bezpieczeństwa żeglugi polskich jachtów morskich.

Przedmiotem naszej troski jest bezpieczeństwo jachtów w żegludze po morzach i oceanach. Bezpieczeństwo żeglugi to wiedza, doświadczone załogi i dobry jacht.

W Polsce, wiedzę żeglarską zdobywa się na Akademiach Wychowania Fizycznego oraz na kursach żeglarskich. Tak studia, jak i kursy przeprowadzane według określonego programu kończyły się egzaminami. Wynik egzaminu potwierdzany był świadectwem. Zdanie egzaminu skutkowało wydaniem dyplomu/patentu przez właściwe władze. Dyplom/patent daje uprawnienia do prowadzenia jachtów na zdefiniowanych akwenach lub też pełnienia na nich określonych funkcji.

Jachty morskie, aby mogły bezpiecznie żeglować, muszą mieć należytą konstrukcję. Są instytucje co się na tym znają i potwierdzają to w formie protokołu inspekcji, a odpowiednie władze, na tej podstawie, wydają dokument tzw. Kartę Bezpieczeństwa. Karta Bezpieczeństwa wyznacza terminy okresowych inspekcji, określa potwierdzone kwalifikacje załogi, jej stan minimalny, oraz wyposażenie jednostki. Jak widać wszystko było proste i oczywiste...

W ostatnim czasie, w tym schemacie nastąpiły istotne, niebezpieczne zmiany.

Minister Sportu, pan Tomasz Lipiec wydał Rozporządzenie z dnia 9-go czerwca 2006 roku w sprawie uprawiania żeglarstwa, które określa niezbędne kwalifikacje. Par. 3 tego aktu prawnego uchyla konieczność zdawania egzaminów celem uzyskania patentów morskich, tj. sternika morskiego i kapitana jachtowego.

Po uzyskaniu stopnia sternika śródlądowego wystarczy odbyć określony staż na jachcie odpowiedniej wielkości na wyznaczonym akwencie. Potwierdzeniem stażu jest opinia z rejsu lub osobiste oświadczenie zainteresowanego potwierdzone przez armatora w rejsach samodzielnych.

Zniesienie obowiązku egzaminów na dwa najwyższe stopnie żeglarskie, które uprawniają do prowadzenia jachtów po morzach świata to tak, jakby decyzją ministra można by było zamienić kartę rowerową na prawo jazdy upoważniające do prowadzenia TIR-ów na międzynarodowych drogach.

Przeciwko temu Zarządzeniu były protesty, ale bezskuteczne. Byli tacy, którzy wierzyli, że dopiero wypadek morski powodujący śmierć członków załogi pozwoli poprawić wydane w imieniu prawa nedoręczne przepisy.

W międzyczasie były wypadki morskie, które spowodowały utratę jachtów, szczęśliwie bez start w ludziach i może to wystarczy, aby uprzytomnić decyden-
tom władzy, że należy wydany, szkodliwy przepis, natychmiast zmienić.

Musimy zdążyć przed śmiercią.

Drugim czynnikiem decydującym o bezpieczeństwie na morzu jest stan i wyposażenie jachtu, na którym się żegluje.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej pana Rafała Wiecheckiego zamieszczone w Dzienniku Ustaw nr 175 z dnia 5 września 2007 w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statków morskich, jak i odpowiednie Zarządzenia Porządkowe Dyrektorów Urzędów Morskich spowodowały, że jachty morskie do 15 metrów długości nie muszą posiadać Karty Bezpieczeństwa i nie podlegają obowiązkowi inspekcji, o ile nie są to jednostki komercyjne.

Wynika z tego, że wyposażenie jachtu i jego stan techniczny są wyłącznie sprawą armatora. Jest to zbyt daleko idące uproszczenie.

Kuriozum tego Zarządzenia wynika z faktu, że przepisy te są sygnowane przez Dyrektorów Urzędów Morskich, na których spoczywa odpowiedzialność za żeglugę na polskich wodach i pod polską banderą.

Tu znowu odwołam się do przykładu lądowego. To tak, jakby władzy nie interesował stan techniczny pojazdów na drogach naszego kraju.

To wszystko, co uczynili wyżej wspomniani panowie ministrowie, należy szybko naprawić, aby nie mieć życia ludzkiego na sumieniu.

Łączę wyrazy szacunku

Prezydent STAP-Poland
Andrzej Drapella, kpt. ż.w.

Gdynia 4/03/2008

Pozwalam sobie na przesłanie kopii do:

1) Pani Podsekretarz Stanu Kpt. ż.w. Anny Wypych-Namietko (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY – Chałubińskiego 4/6 – 00-928 WARSZAWA)

2) Przewodniczącego Odwoławczej Izby Morskiej Pana Sędziego SO Witolda Kuczorskiego (IZBA MORSKA W GDAŃSKU z siedzibą w Gdyni – plac Konstytucji 5 – 81-354 GDYNIA)

3) Sekretarza Generalnego PZZ Pana Zbigniewa Stosio (POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI – Chocimska 14 – 00-791 WARSZAWA)

SYSTEM STOPNI ŻEGLARSKICH i jak do niego dojść

Pod koniec roku 2007 stan prawny i organizacyjny systemu stopni żeglarskich w Polsce nie zadowalał prawie nikogo. Kolejne cząstkowe reformy, dokonywane przez niezających tematu urzędników, pod wpływem różnych partykularnych grup nacisku, powodowały coraz wyraźniejsze braki zdrowego rozsądku w zastosowanych rozwiązaniach.

Sprawa ilości stopni, ich zróżnicowania dla użytku śródlądowego i morskiego, zakresów wiedzy, sposobów jej podawania i sprawdzania, korelacji z podobnymi systemami za granicą, wymaga kompleksowego rozwiązania opracowanego ze znajomością rzeczy przez samo środowisko żeglarskie, a nie narzuconego z zewnątrz.

Dotychczasowy wieloletni monopol Polskiego Związku Żeglarskiego i sposób jego działania spowodował, że organizacja ta jest wśród żeglarzy nieręgowych całkowicie zdyskredytowana. Kojarzy się żeglarzom głównie z troską o dochody dla działaczy, a nie z rzeczywistym interesem żeglarzy i korzyścią dla całego jachtingu, a nie tylko jego pionu sportowego. Nawet gdyby PZZ przystąpił z własnej inicjatywy do porządkowania tego zagadnienia, to jego projekt – nieważne czy dobry, czy zły – spotka się od razu z druzgocącą krytyką. Na taki wizerunek PZZ sobie zapracował i inicjatorem zmian być nie może.



W listopadzie 2007 roku na forum Zarządu Głównego Yacht Klubu Polski (a również i poza nim) zasugerowałem, aby taką inicjatywę przejawiał

Yacht Klub Polski. Jest to bowiem organizacja, która zrzesza 17 klubów morskich, śródlądowych i regatowych w kraju i za granicą, powstała nawet przed PZZ-tem (była trzy kolejne razy jego członkiem założycielem) i jak sądzę jest organizacją posiadającą wystarczający prestiż by jej inicjatywa spotkała się ze zrozumieniem i konstruktywną współpracą ze strony większości polskich środowisk żeglarskich.

Inicjatywa ta miałaby doprowadzić do stworzenia komisji składającej się z uznanych w kraju autorytetów w sprawach szkoleniowych i organizacyjnych reprezentujących wiedzę i doświadczenie. Komisji nielicznej, kilkuosobowej zaledwie, bo chodzi o jej operatywność i osiągnięcie wyników w skali miesięcy a nie lat. Powołani do niej ludzie powinni mieć różne żeglarskie korzenie organizacyjne (jak np. ZHP, PTTK, organizacje czarterowe, armatorskie etc.) i potrafić w rzeczowy sposób reprezentować różne interesy i osiągać kompromisy.

Zdecydowanie nie miałyby to na celu przejęcie przez YKP obecnych funkcji PZZ i zastąpienia jednego monopolisty przez drugiego. YKP ma być tylko inicjatorem i organizatorem powołania komisji. Opracowany przez nią spójny,

(dokończenie na str. 9)



Kontakty międzynarodowe Bractwa i inne sprawy z udziałem J. Knabe

Po złożeniu i otrzymaniu ze świata wielu życzeń z okazji Świąt i Nowego Roku pierwszą sprawą w tym roku było wysłanie listu do **Braci z Puerto Williams** na południowym krańcu Chile celem uprzedzenia tamtejszego środowiska morskiego o nadchodzącej wyprawie „Od Kopca do Góry Kościuszki” na jachcie „Nashachata” z udziałem łodzi wielorybniczej „Fuegia”. Jaki był tego efekt zapewne dowiemy się wkrótce, bo kapitan **HENRYK WOLSKI** właśnie (listopad 2008) Horn minął a będziemy mieć wiadomości z pierwszej ręki od **BRATA KACAŁY (97)**, który bierze udział w kolejnym etapie.

Jak co roku, poprzez grupę internetową „brisegalets”, przekazałem serdeczne życzenia z Polski wszystkim Braciom na świecie z okazji wspólnego Święta – Dnia Hermandad – 4 kwietnia. Rozpowszechniłem też za granicą link do strony internetowej polskiego Bractwa – w wyniku uwagi zwróconej na problem przez **BRATA SALCEWICZA (85)**.

Podczas gdy w maju w Kołobrzegu **BRATU RAKOWICZOWI (57)** wręczany był Topór, z **BRATEM KACAŁA (97)** i jego Branką reprezentowaliśmy Polskę na tygodniowym 51. Wiosennym Zafarrancho Braci z Italii.

Odbywało to się na pokładzie potężnego włoskiego wycieczkowca Ms. **LIRICA**, na Bałtyku, na tygodniowej trasie Kopenhaga, Kilonia, Visby, Sztokholm, Tallin, St. Petersburg, Kopenhaga. Bracia z Belgii, Francji, Niemiec, Stanów Zjednoczonych i Szwajcarii to pozostali zagraniczni uczestnicy. Przy tej okazji Kapitan Mesy z Berlin–Poczdami Christian Berghausen żalił mi się trochę na niedostateczne – jego zdaniem – więzi i kontakty z Braci z Polski (całkiem podobnie jak to robił Heinz Scheel – niemieckie „Okno” – gdy go spotkałem w 2006 roku w Buenos Aires)...

Na włoskim Zaf. było razem dobre dwieście osób (licząc również Branki) i damskich „Braci”... Jedną z nich – małą blondynkę Daniellę z Italii – specjalnie miło wspominała swój niedysiejszy pobyt u nas i koniecznie kazała bardzo serdecznie pozdrowić ‘koczanek’, czyli kochankę w Polsce... Dopytywanie o dalsze szczegóły uznałem za niedopuszczalną niedyskrecję ale sądzę, że miała na myśli **BRATA KOCHANKA (33)**...

28 czerwca w Rewie **BRAT DRAPELLA (89)** reprezentował Mesę Kaprów Polskich na dorocznej uroczystości wmurowywania tablic z nazwiskami Zasłużonych Ludzi Morza. Z inicjatywy Bractwa znalazła się tam w roku bieżącym tablica Kapitana Mamerta Stankiewicza, czyli „Znaczy Kapitana”, którego grób w Hartlepool w Anglii został odwiedzony jak co roku, również w imieniu Mesy Kaprów Polskich, w dniu 1 listopada 2008.

W końcu lipca **BRAT TOMEK BORDA (113)** podejmował w Gdyni **BRATA ‘HENRI LE NAVIGATEUR’** czyli Henri Rossollina z Florydy. Henri jest międzynarodowym sędzią żeglarskim ISAF i pojawił się w naszych stronach na krótką chwilę – ale wobec wcześniejszej zapowiedzi ze strony Bractwa w USA – wystarczającą do nawiązania pierwszego dobrego kontaktu.

Ponowne kontakty międzynarodowe nastąpiły z okazji pobytu (21–24 sierpnia) w Gdyni okrętu szkolnego STS „Capitan Miranda” z Urugwaju. Marynarka Wojenna czyli tamtejsza „Armada” używa w ten sposób, po przeróbce na żaglowiec, swój statek hydrograficzny, który jest flagową jednostką również dla Bractwa w Urugwaju. Głównym celem wizyty było uczczenie 90. rocznicy Polskiej MW, ale z ramienia Bractwa witali, byli gośczeni i gościli Bracia: **KAPITAN PALEOLOG (78)**, **Vigia KNABE (2)** i **BRAT WABIK (62)** wraz z Brankami. Całkowicie nieformalne i serdeczne przyjęcie zgotowane dla **Commandante Eduardo Franco** u jungi **ANDRZEJA DĘBCA** w klubie „Zejman” w Gdańsku ujawniło przy okazji, że wprawdzie uczestniczył on już w urugwajskich Zafarrancho – ale Bratem to właściwie formalnie nie jest... Mimo wprowadzenia nas w błąd i nie wspominając nic o naszym odkryciu – wysłaliśmy do urugwajskiego Vigii, **brata Gonzalo** podziękowanie za wizytę i zestaw zdjęć zrobionych podczas tych niewątpliwie miłych spotkań na lądzie i na pokładzie.

W połowie września, na Międzynarodowych Regatach Polsko-Polonijnych w Dąbrowie Górniczej pojawił się **KAPITAN JERZY DEMETRAKIS-PALEOLOG (78)**

i wręczał ufundowane przez Bractwo Wybrzeża nagrody dla żeglarzy: najmłodszego, najstarszego oraz tego, który przybył z najbardziej odległego miejsca na świecie.

Wspomniana wyżej strona <http://groups.yahoo.com/group/brisegalets/> jest źródłem wiadomości i dobrych i złych – jak np. doniesienia o odpływaniu Braci w bezpowrotne rejsy. I tam, w imieniu polskich Braci przesyłałem kondolencje (poczynając od grudnia 07 gdyż moje sprawozdanie za rok 2007 kończyło się w listopadzie):

6.12.07 – **Bernard Garcon vel „Beniguet”** założyciel Mesy w Bretanii, Francja,
21.12.07 – **Luis Canavero vel „Luigi”**, „Lugarteniente” z Argentyny.

10.01.08 – **GHM Olivier Stern-Veyrin vel „L’Arbalette”** z Francji, założyciel mesy wędrowniej – „Nef Oceane”.

9.03.08 – **Michel Rigault vel „Benetin”** z Francji. Warto wzmiankować, że dnia 12 kwietnia Mesa w Tulonie zorganizowała jego pogrzeb rozsypując prochy w morzu.

10.03.08 – **Hector Orestes Calegaris vel „Tito”** – Brat–założyciel Hermandad w Argentynie.

13.08.08 – **Willy de Roos vel „Bilits”**, słynny żeglarz holenderski a Brat z Belgii, znany ze swoich polarnych rejsów i licznych książek. Otrzymał specjalne podziękowanie od jego rodziny.

17.08.08 – **Pierre Callens vel „Mousquetaire”** – Normandia oraz **Michel Lechien vel „Taillevent”** – Flandria ; czyli obaj z Francji.

Nie jest to wyczerpująca lista Braci, którzy odeszli.

Ta sama strona przynosi zaproszenia na spotkania Bractwa w innych krajach, o których staram się donosić na bieżąco – i raczej przed zamknięciem terminu zgłoszeń...

– Inauguracja Mesy na wyspie Guernsey 3.05.08

– Floating Boucan w Portsmouth, W. Brytania 25–27.07.08

– Zaf Mesy w Messynie, Portorosa, Sycylia 12-14.09.08

– 1. rocznica Mesy w Amsterdamie 15.11.08 – wybiera się Brat Kochanek (33)

– Diner Salon Nautique w Paryżu, 6.12.08 zgłoszenia do 20.11 - wybiera się Brat Misayat (98)

– 3. „Gęsie Targi” w Berlin–Poczdami 3–8.12 zgłoszenia do 15.10.08. Pracujący w Warszawie Brat Rick Weijermans jest z tej właśnie mesy.

– „President’s Weekend” w Fort Lauderdale, Floryda 13–16.01.09 zgłoszenia do 01.01.09

– Gran Boucan w Brukseli 07.03.09

no i najważniejsze spotkanie na które, mam nadzieję, pojedzie liczniejsza polska delegacja niż ta co dotarła do Buenos Aires w roku 2006... Zaczniście Bracia planowanie!

– World Zafarrancho 2010, Sydney, Australia 8–12.03.10

Bieżące informacje o wydarzeniach w Polsce staram się zamieszczać w kwartalniku Bractwa „Tortuga Post”, który każdy Brat otrzymuje mailem (jeżeli o to zadbał).

W ostatnich dniach przed zakończeniem tego sprawozdania

– miałem braterskie spotkanie w londyńskim „Army and Navy Club” z kapitanem z Irlandii **Johnem Coyle**;

– Argentyna doniosła o wyborze swojego nowego kapitana, którym został **Luis Bonomo** nr 289 vel „Elboga”;

– poznany w ubiegłym roku podczas wizyty w Warszawie chilijski Brat z Copiapo **Daniel Alvarez Aspée vel „Chiricuto”** zawiadomił, że spełnił swoją obietnicę i doprowadził do wydania w języku hiszpańskim publikacji o wyprawie sy „Śmiały” do Ameryki Południowej, która dała początek istnieniu Mesy Kaprów Polskich. OOORZZAAA!

Jerzy Knabe (#2) VI Polonia

Londyn, 6 listopada 2008

KAPITAN MA GŁOS

Droży memu sercu Bracia

1. Rada Siedmiu zbierała się w zależności od potrzeb. Protokoły były rozposzczelniane przez Internet.

2. Przeprowadzono inwentaryzację dokumentów i ustalono ich obieg. Zaproponowano nowe teczki archiwalne i ustalono kto jakie dokumenty przechowuje.

3. Przeprowadzono sprawy rejestracyjne nowych władz w sądzie. Tu dużą zapobiegliwość, sumienność i aktywność wykazał skryba **BRAT PAWEŁ MILART**. Przez skrybę wykonana została też nowa pieczęć introligatorska do tłoczenia na dokumentach wg wzoru uznanego przez sąd rejestrowy.

4. Podczas inwentaryzacji majątku Bractwa i jego „sklepiku” okazało się, że nie ma już bander dla nowo przyjętych Braci i dla tych, którzy swoje tak wystrzępili, iż potrzebują nowych. Bandery zostały wedle starego wzoru zaprojektowane, zamówione i uszyte. Poza członkami Rady Siedmiu pomocą w udzieleniu odpowiednich kontaktów służył **BRAT ZBYSZEK STOSIO**. Tuszę, że od Zafarrancho listopad 2008 bandery będą na bieżąco wydawane. Zamiarem Rady Siedmiu jest powrót do starego obyczaju, aby nowo przyjęty Brat zaraz po zamustrowaniu dostawał banderę i ustanowienia. Okazało się także, że nie ma już znaczków Bractwa i żadnych innych insygniów Bractwa służących jego reprezentacji. Uskarżał się na to szczególnie **BRAT JERZY KNABE**, który z „gołymi rękami” na spotkaniach zamorskich nas reprezentował, nie mając nic do wręczenia Braciom z mórz dalekich. W trybie pilnym przedmioty takie zostały wyprodukowane. Wyprodukowano także plakiety Bractwa dla tych, którzy ich jeszcze nie mają oraz specjalną plakietę, która będzie wręczana instytucjom na zasadach takich jak Medal Bractwa Wybrzeża osobom fizycznym. Wielką pomocą w tych poczynaniach służył **BRAT TADEUSZ KARPIŃSKI**.

5. **BRAT GIENEK MOCZYDŁOWSKI** zakopał się pod lodowcem i ostatnio wieści od niego nie mam choć zima idzie okrutna. Zatem sami go zapytajcie co ze „złotą serią” słyhać.

6. Szerokie działania na polu międzynarodowym prowadził **BRAT JERZY KNABE** i Bracia mieszkający zagranicą, o czym sami wam opowiedzą. Działania Brata Jerzego Knabe są – jak zwykle – bogate i perfekcyjne oraz zasługują na najwyższe uznanie.

7. Zorganizowano i sprawowano Zafarrancho Krajowe w Kołobrzegu oraz celebrowano związane z nim wręczenie Nagrody Chwały Mórz i Medali Bractwa. Nieocenioną pomocą służył **BRAT WOJCIECH DUBOIS**, a i Szorman **BRAT RONIN WALKNOWSKI** wraz z **BRATEM JARKIEM JEZIORKIEM** sporo pracy włożyli. W transporcie i magazynowaniu akcesoria pomagał **BRAT ZBIGNIEW STOSIO**.

♦ Laudacje i materiały sam zaprojektowałem i wydałem, gdyż czas naglił, a chętnych do współpracy nie było. Pomocą służył mi jeno **BRAT KRZYSZTOF BARANOWSKI**, na którego zawsze mogę liczyć w pilnych terminach. Ceremonia i Zafarrancho były udane, wydzwięk medialny był spory, czas dobry, gdyż „Dni Kołobrzegu” i „Dzień Dziecka” w owym czasie celebrowane były. Zainteresowanie było duże tak ze strony lokalnych władz, jak i zgromadzonej gawiedzi. Dwie telewizje, lokalna i TVP programy przygotowały. Ostatnio moi informatorzy donieśli, że Bracia Mesy Szczecińskiej są już w posiadaniu profesjonalnych filmów przez owe telewizje zrobionych. Pojmijcie zatem owych Braci aby materiały te wydali, a i o kopii dla mnie nie zapomnijcie, gdyż sprawy te idą wolno, bo czas jest żeglowny i Bracia po różnych wybrzeżach się włóczą, oddając się uciechom nautycznym, portowym hulankom, gwałtom i rabunkom. Nadzieję tylko żywić, że więcej zrabują niż przepiją i dublonów trochę do kiesy naszej jako part dostarczą.

♦ Jedną rzeczą niefortunną, którą na Zafarrancho kołobrzeskim musiałem popełnić, było prowadzenie mustrowania i jungów prezentatio po godzinie 22.00, kiedy to część z Braci miała już za sobą sporą halsówkę. Trudno jednak było na początku wypraszać zaproszonych i znamienitych gości, którzy z wielkim ukontentowaniem na biesiadę przybyli. Prawdę mówiąc nie należało

Sprawozdanie z działalności Rady Siedmiu

na Zafarrancho kołobrzeskim tych spraw prowadzić, ale ze strony Braci wielu, w tym Brata Seniora (1) nacisk był wielki. Leżała i mnie ta sprawa na sercu jako krok w kierunku ufundowania Mesy Gdańskiej. Było to „zło konieczne i uzasadnione”, czego jednak więcej czynić nie będziemy, choć nie wiem kto by mnie prosił. Oczywiście na koniec nie obyło się bez paru burd, sprawy te jakoś uładzimy. Z okazji Zafarrancho sprawy Bractwa zostały nagłośnione przez stronę internetową Kulińskiego, a ja musiałem wziąć udział w dyskusjach na Internecie.

8. Sfinalizowana została sprawa wmurowania Gwiazdy pamiątkowej kpt. Mamerta Stankiewicza w Alei Zasłużonych w Rewie. Z mej strony wymagało to uciążliwej korespondencji z leniwymi urzędnikami, których najchętniej powiesiłbym do dołu głową na rei, ale sprawy zakończyły się dobrze. Bractwo w czasie uroczystości reprezentowali Majordomus **BRAT ANDRZEJ RADOMIŃSKI**, **BRAT ANDRZEJ DRAPPELLA** oraz przyjęci w Kołobrzegu nowi Bracia i kandydaci na jungów z Gdyni.

9. Wielkim problemem są sprawy Kapituły Chwały Mórz, która nijak się zebrać nie może pomimo mych ciągłych ponagleń.

10. Zaangażowaliśmy się w sprawę wyprawy naszego jungi **HENRYKA WOLSKIEGO** do Terra Fuego i opłynięcia Cap Hornnie zapokładowaną szalupą. Nawiązałem kontakty z Braćmi w Chile, wystawiłem stosowne listy Kaperskie, pisma i rekomendacje.

11. Razem z **BRATEM JERZYM KNABE** uczestniczyliśmy w związanej z obchodami 90-lecia marynarki Wojennej RP wizycie żaglowca „Kapitan Miranda”,

(dokończenie na str. 10)

SYSTEM STOPNI ŻEGLARSKICH c.d.

(dokończenie ze str. 7)



rzeczowy i sensowny projekt wraz z sugestiami rozwiązań formalnoprawnych powinien być przedstawiony odpowiednim władzom państwowym jako autorytatywne stanowisko środowiska żeglarskiego na temat stopni żeglarskich w Polsce.

Sugestia ta jest łatwa do opisanego, trudna do wcielenia w życie. O ile komisja w dobrym składzie może uporać się z zagadnieniem dość szybko, o tyle stworzenie takiej wiarygodnej komisji z uznanych autorytetów jawi się jako zadanie niemal szczytowe. Przeszkoda pierwsza, to znana od wieków prawda, że gdzie dwóch Polaków, to trzy zdania. Przeszkoda druga to fakt, że praca społeczna, a taką sobie w tej sprawie wyobrażam, jest w dzisiejszych czasach zupełnie niepopularna, zaś YKP żadnych funduszy na to nie posiada i posiadać nie będzie.

Zazwyczaj ten, kto występuje z sensownym projektem spotyka się z akceptacją i zaleceniem: „no to zrób to!”. Upredzając tą sytuację podaję, że nie mogę być egzekutorem swojej własnej sugestii ponieważ:

- mieszkając zagranicą nie mógłbym uczestniczyć w spotkaniach komisji,
- mieszkając zagranicą nie mam wystarczającej znajomości środowiska żeglarskiego w kraju,
- osobiście nie mam praktycznie żadnego doświadczenia w szkoleniu żeglarskim.

Raeasumując: liczę się z wnioskiem czytelników, że projekt wcale nie jest sensowny, że mieszkając zagranicą nie widzę problemu obiektywnie, a w ogóle – „po co nam jeść tą żabę?”, jeżeli życie i tak bez naszej inicjatywy przyniesie jakieś tam rozwiązania...

A może jednak będą chętni do działania...?

Londyn, 29 stycznia 2008

Jerzy Knabe, 17 Hillside Road, N15 6LU,
ykp_knabe@yahoo.com

Na pokładzie w cichej zatoce Lubelskiej Mesy Kaprów Polskich

Wieje spokojny wiatr z kierunków zmiennych. Na pokładzie 22 znakomitych braci. Głównie z Lublina, jeden z USA i jeden z m. Łodzi. Bracia są aktywni ale różnie z uwagi na ich wiek i możliwości. Jedni proszą o uśpienie (4), inni z racji wieku woleliby poza zatokę nie wypływać (53). Pozostali bracia w sile dziewiętnastu mieszają wody nieskończonego morza. Najaktywniejsi z nich są: **ZIEMOWIT BARAŃSKI** (12), **JERZY PALEOLOG** (78), **WŁODZIMIERZ STYK** (82), **ZBYSŁAW ZBYSZYŃSKI** (92), **TADEUSZ ZAWADZKI** (74), **JACEK KNAJDROWSKI** (90), **WŁODZIMIERZ POGOCCI** (107), **WIESŁAW DUMKIEWICZ** (108) oraz flibustier **ANDRZEJ BIEŃKOWSKI** (38). Wśród ich załóg znaleźli miejsca pozostali bracia jako ich zastępcy bądź oficerowie.

Generalnie bracia lubelscy spotykają się każdy piątek na „obiady czwartkowe”, a Zafarrancho całej mesy odbyło się 19 lipca w zatoce nad jeziorem Piaseczno i 7 listopada AD. 2008. w Lublinie. Mesa jest w trakcie przyjmowania nowych, zacnych jungów. W miarę swoich możliwości staramy się także

Z ŻYCIA MES LOKALNYCH



jako Bractwo włączyć w aktywizację żeglarstwa na Zalewie Zemborzyckim w Lublinie. Personalnie aktywizację tę prowadzi w imieniu władz miasta nasz brat **TOMASZ PATYRA** (61). Miłym wydarzeniem dla braci lubelskich było Zafarrancho Krajowe w Kołobrzegu, w którym cała załoga s/y „Roztocze”, bracia z Jugami, blindami i brankami, brała udział. Dzięki wszystkim braciom za atmosferę tego spotkania, a szczególnie organizatorom: Kapitanowi MKP **JERZEMU PALEOLOGOWI** (78) i gospodarzowi na forcie kołobrzeskim, bratu **WOJCIECHOWI DUBOIS** (83).

Oby tak dalej...

Ooortttzzzzzaaaa

Sztorman Mesy Lubelskiej
Maciej Kwiatkowski (#77)

KAPITAN MA GŁOS

Sprawozdanie z działalności... c.d.

(dokończenie ze str. 9)

będącego flagową jednostką Mesy Urugwajskiej i statkiem szkolnym Urugwajskiej Armady. Uroczystości i wizyty trwały trzy dni, odpowiednimi podarkami uhonorowany został żaglowiec, jego kapitan i dowódca Marynarki Wojennej RP. Z osobami tymi nawiązaliśmy też osobiste kontakty. Na uznanie zasługuje postawa nowo przyjętego w Kołobrzegu jungi, Komandora Bałtyckiego Bractwa Żeglarzy, **ANDRZEJA DĘBCA**, którego na własny koszt w swoim klubie miniZafarrancho dla Braci, ich i swoich gości oraz komendanta żaglowca „Kapitan Miranda” wyprowadził, nie szczędząc jadła ni napitku.

12. Trybunał wraz ze sztormanami mes lokalnych rozpoczął prace nad uregulowaniem spraw członkowskich ze szczególnym uwzględnieniem Braci nieaktywnych. Pierwsze rozmowy już się odbyły. Związane jest to też z koniecznością uregulowania Partu, bo kasa po ostatnich inwestycjach opustoszała.

13. Wszystkie mesy odbyły Zafarrancho lokalne oraz wybory nowych rad. Sztormanów nowych o sprawozdanie poproszcie i o prezentatio na forum.

14. Wraz z Braćmi Jerzym Knabe i Andrzejem Kacałą braliśmy udział jako „VIP-y” w pierwszym zlocie i regatach żeglarzy polonijnych organizowanych przez YCP Londyn i władze miasta Dąbrowa Górnicza. Dla uczestników regat ufundowaliśmy Puchary z logo Bractwa. Dałem też wywiad do TVP Polonia o celach, zadaniach i życiu codziennym Mesy Kaprów Polskich. Mam nadzieję, że **BRAT JERZY KNABE** zdobędzie jakimś sposobem nagranie, bo oglądać nie mieliśmy czasu.

15. W Lublinie odbyły się ogólnopolskie regaty, na które ufundowaliśmy puchar i zaistnieliśmy jako MKP. Szczegóły: sztorman mesy lokalnej.

16. Mesa Szczecińska zaangażowała się w wiele interesujących przedsięwzięć organizowanych na terenie miasta, podpisała ważne porozumienia i brała udział w imprezach morskich, o czym – tuszę – jej sztorman was powiadomi.

17. Jest wiele innych bieżących spraw i sporo się dzieje, ale pora późna, a ja mam bardzo pracowity okres w pracy i pisać więcej nie mam czasu. Od 1 sierpnia do 20 sierpnia wyruszę po słońce mórz południowych, a w drugiej połowie września na Morze Północne. Poza tym jestem w Polsce, bo praca mnie trzyma.

18. Odwiedził nas Brat mesy z Florydy będący regatowym sędzią międzynarodowym. Sędziował on cykl regat odbywających się na Bałtyku. Honory domu w sposób wielce udany pełnił **Brat Tomek Borda**.

Opatrzności i uśmiechowi fortuny Was polecam.

OOORRRZZA!!!!

#78 – Jerzy Paleolog

Filmy żeglarskie Krzysztofa Baranowskiego (#3)



22 minuty dokoła świata – 22 minutes Around the World – 1976

Jaś i Małgosia na oceanie – Johnny and Maggie on the ocean – 1977

Czekanie na wieloryba – Waiting for the whale – 1978

Życiorys żaglowca – CV of the Tall Ship – 1981

Zmiana wachty – Change of Watch – 1982

Szkola pod żaglami – A Class under Sails – 1984

Serial: Królowie Mórz – Kings of the Seas (11 films) – 1985

Sztorm – A Gale – 1989

Serial: Listy w butelce – Letters in Bottle (6 films) – 1991

Serial: Poszukiwanie Atlantydy – Searching for Atlantis (11 films) – 1991

Przygotowane przez #02



Publikacje książkowe Braci



No	Author(s) Translator	Title of original Title in translation	Publisher, year Remarks
1	M&M Bailey Jerzy Knabe	<i>117 Days Adrift</i> <i>117 dni na łascie oceanu</i>	Wydawnictwo Morskie 1976 Translation from English
2	Olgierd Baniewicz	<i>Ikar bezskrzydły; A Wingless Icarus</i>	Oujda, Morocco 1985 (wiersze – poems)
4	K. Baranowski	<i>Kapitan Kuk; Captain Cook</i>	Iskry, Warszawa, 1968
5	Krzysztof Baranowski	<i>Regaty wokół globu Race; Around the Globe</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1971
6	Krzysztof Baranowski	<i>„Polonezem” dookoła świata</i> <i>Around the World on POLONEZ</i>	Iskry, Warszawa 1974
7	Krzysztof Baranowski	<i>Droga na Horn; The Way to Horn</i>	Iskry, Warszawa 1975
8	Krzysztof Baranowski	<i>Z pokładu „Poloneza”;</i> <i>From Polonez's Board</i>	Iskry, Warszawa 1974
9	Krzysztof Baranowski	<i>Dom pod żaglami;</i> <i>Home Under Sails</i>	Iskry, Warszawa 1976
10	Krzysztof Baranowski	<i>Wyscig do Newport;</i> <i>Race to Newport</i>	Iskry, Warszawa 1976
11	Krzysztof Baranowski	<i>POLONEZ</i>	Sport i Turystyka, Warszawa 1977. Photo album
12	Krzysztof Baranowski	<i>Żaglem po Ameryce;</i> <i>America by Sail</i>	Wydawnictwa Radia i Telewizji, 1978
13	Krzysztof Baranowski	<i>Praktyka Oceaniczna;</i> <i>Ocean Practice</i>	Sport i Turystyka, Warszawa 1984
14	Krzysztof Baranowski	<i>Szkola pod żaglami;</i> <i>The School Under Sails</i>	Iskry, Warszawa 1987
15	Krzysztof Baranowski	<i>Zapiski najemnego żeglarza;</i> <i>Hired Sailor's Notes</i>	Iskry, Warszawa 1989
16	Krzysztof Baranowski	<i>Samotny żeglarz;</i> <i>Lone Sailor</i>	IPS, Warszawa 1995
17	Krzysztof Baranowski	<i>Zaczynam żeglować;</i> <i>I am sailing beginner</i>	Almapress, Warszawa 1998
18	Krzysztof Baranowski	<i>Drugi raz dookoła świata;</i> <i>Second time around</i>	Świat Książki, Warszawa 2003
19	Krzysztof Baranowski	<i>Został Opti-mistrzem; Became Opti-master</i>	Almapress, Warszawa 2004
20	K. Baranowski, J. Knabe, B. Kowalski, T. Romer, K. Wojciechowski co-authors	<i>Wyprawa na SMIALYM</i> <i>Expedition on SMIALY</i>	Sport i Turystyka, Warszawa 1969. Photo album
21	Dariusz Bogucki	<i>Islandzki Rejs; Icelandic Trip</i>	Iskry, Warszawa 1970
22	Dariusz Bogucki	<i>Do brzegów Grenlandii;</i> <i>To Greenland's shores</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1973
23	Dariusz Bogucki	<i>„Gedania” za oba kręgi polarne;</i> <i>Beyond 2 Polar Circles on GEDANIA</i>	Iskry, Warszawa 1980
24	Dariusz Bogucki	<i>Jachtem na wody polarne;</i> <i>On Yacht to Polar Seas</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1980
25	Dariusz Bogucki	<i>Zanim powrócimy;</i> <i>Before We Return</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1983
26	Andrzej Gawlik Wacław Petryński	<i>Encyklopedia żeglarska</i> <i>Yachting Encyclopedia</i>	Wydawnictwo Literackie, Kraków, 1980
27	Bohdan Grzegorzewski	<i>Mapy i atlasy morskie oraz przyrządy nawigacyjne od średniowiecza do XIX wieku</i> <i>Charts, atlases and navigation instruments since Middle Ages till XIX century</i>	Muzeum Narodowe, Warszawa 1991. Katalog do wystawy. National Museum Exhibition Catalogue
28	Joža Horvat Jerzy Knabe	<i>BESA – brodski dnevnik; BESA – dziennik podróży</i> <i>BESA – Log Book</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982. Translation from Croatian
29	Wojciech Jacobson	<i>„Maria” do Peru; On MARIA to Peru</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976
30	Wojciech Jacobson co-author	<i>Instruction and Aid Tables for Yacht Helmsman Rank</i>	OZ Trzebież 1979. Compilation & Translation from English
31	Wojciech Jacobson, Maciej Krzeptowski	<i>Mam na imię Ludomir;</i> <i>My name is Ludomir</i>	Oficyna In Plus, Szczecin 2008 Photo album

No	Author(s) Translator	Title of original Title in translation	Publisher, year Remarks
32	Kazimierz Jaworski	<i>11:40 GMT-Newport</i>	Wyd. Literackie, Kraków 1980
33	Jerzy Knabe co-author	<i>Poradnik pletwonurka;</i> <i>Skindiver's Guide-book</i>	ZG LOK, Warszawa 1966
34	Jerzy Knabe	<i>„Śmiałym” dookoła kontynentu;</i> <i>Around the Continent on SMIALY</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1967
35	Jerzy Knabe co-author	<i>YKP Londyn 25 Years</i>	Yacht Club of Poland, London 2007
36	Bolesław Kowalski co-author	<i>Żeglarskie Vademecum;</i> <i>Yachting Vademecum</i>	Wydawnictwo MON, 1957
37	Bolesław Kowalski	<i>Wyprawa „Koral”;</i> <i>Expedition “Coral”</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962
38	Bolesław Kowalski	<i>Wyprawa „Śmiały”;</i> <i>Expedition SMIALY</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1979
39	Franciszek Korentz	<i>Śladami piratów i buntowników;</i> <i>Tracing Pirates & Rebels</i>	Expol, Wrocław 2006
40	Maciej Krzeptowski	<i>„Maria” dookoła świata 20 lat później; On MARIA Around the World 20 Years Later</i>	Wyd. Poznaj Świat, 2005
41	Maciej Krzeptowski	<i>Pół wieku i trzy oceany;</i> <i>Half a Century & 3 Oceans</i>	MIR, Gdynia 2006
42	Eugeniusz Moczydłowski	<i>Pod żaglami i na cumach</i> <i>Under Sails & on Moorings</i>	KAW, Warszawa 1978
43	Eugeniusz Moczydłowski	<i>Pod żaglami do Arktyki i Antarktydy; Arctic and Antarctic under Sails</i>	MAW, Warszawa 1980
44	Jerzy Morzycki	<i>Jachtowy Poradnik Medyczny</i> <i>Yachtsman's Medical Guide-book</i>	Komisja Szkolenia PZZ, 1973
45	Wacław Petryński	<i>Człowiek za burtą; Man Over Board</i>	Interster, 1985
46	Wacław Petryński	<i>Słownik żeglarski ang.-pol.; Eng.-Pol. Yachting Dictionary</i>	PWN, Warszawa 1996
47	Wacław Petryński	<i>Wielkie podróże po morzach i rzekach świata; Great Travels on World's Seas and Rivers</i>	Wydawnictwo Penta, 1999
48	Bogumił Pierozek	<i>Impresje spod żagla; Impressions Underneath Sail</i>	Akapit-Florek, Gliwice 2003
49	Andrzej Piotrowski	<i>Tahiti Challenge 2006</i>	Chicago/Warszawa 2006
50	Andrzej Piotrowski	<i>Tonga Adventure 2007</i>	Chicago/Warszawa 2007
51	Jędrzej Porada	<i>Narkotyki na morzu; Narcotics & the sea</i>	Polish Academy of Science, Szczecin 2004
52	Jędrzej Porada	<i>Żaglowce wczoraj i dziś – Nostalgia i komercja;</i> <i>Tall ships then and now – Nostalgia & commerce</i>	TWP College, Szczecin 2007
53	Andrzej Radomiński	<i>Okrakiem przez Atlantyk;</i> <i>Astride Across the Atlantic</i>	Wydawnictwo RiT, 1982
54	Andrzej Radomiński	<i>W poszukiwaniu Conrada;</i> <i>Searching for Joseph Conrad</i>	Wydawnictwo LIBRA 1992
55	Jerzy Rakowicz	<i>„Barnim” nie zawiodł;</i> <i>BARNIM did not disappoint</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1977
56	Wiesław Rogala co-author	<i>Olimpijskie żagle; Olympic Sails</i>	Warszawa 1974
57	Tomasz Romer	<i>„Śmiałym” do Rio; On SMIALY to Rio</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1966
58	Bruno Salcewicz	<i>Pod żaglami i na gazie;</i> <i>Under sails & on gas</i>	Szczecin 2007
59	Leonid Teliga	<i>„Opty” od Gdyni do Fidżi;</i> <i>OPTY from Gdynia to Fiji</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1970
60	Leonid Teliga	<i>„Opty” od Fidżi do Casablanki;</i> <i>OPTY from Fiji to Casablanca</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1970
61	Leonid Teliga	<i>Samotny rejs OPTY</i> <i>Lone trip of OPTY</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976
62	Barbara Webb Jerzy Knabe	<i>Yachtsman's 8 Language Dictionary;</i> <i>10-jezyczny słownik żeglarski</i>	Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975. Translation from English adding Polish & Russian

O WYCHOWANIU ŻEGLARSKIM MARYNARZY



Wspomnienie o wychowaniu żeglarskim moich Braci, kolegów marynarzy z floty i uczelni, przyjaciół żeglarzy oraz moich dawnych i obecnych studentów, prowadzi do smutnych uogólnień i porównań. Już czwarty rocznik absolwentów Wydziału Nawigacyjnego Szczecińskiej Akademii Morskiej nie ma pojęcia o dużych i małych żaglowcach, bo od 2000 r. żaden student nie pływał na żaglowcu szkolnym „Dar Młodzieży” ani na „kandydatce”, ani w ramach praktyki nawigacyjnej. Po raz pierwszy w sześćdziesięcioleciu szczecińskiego szkolnictwa morskiego powstała pogłębiająca się i widoczna luka w wychowaniu morskim naszych nawigatorów. Dzieje się tak wbrew powszechnemu przekonaniu o walorach wychowania żeglarskiego i renesansie zainteresowań komercyjną żeglugą pasażerską na dużych i małych żaglowcach na świecie. Chyba nie ma na świecie uczelni morskiej nie zabiegającej o praktykę pokładową na żaglowcach dla swoich słuchaczy.

Były jednak w historii naszej Uczelni lata szczególnie korzystne dla tej zapomnianej działalności zawodowej i wychowawczej, które dały nam najwartościowszą kadrę młodych, ambitnych kapitanów, wykładowców i asystentów.

1. Dobre lata praktyki i wychowania żeglarskiego w szczecińskiej WSM

Było takie dziesięciolecie w dziejach Wyższej Szkoły Morskiej (1972–1982), z którego możemy być szczególnie dumni, gdy nasi studenci niezależnie od „kandydatki” na „Darze Młodzieży” uczestniczyli w dwutygodniowych wiosłowo-żeglarskich obozach kandydackich i dwutygodniowych Obozach Ratownictwa Morskiego. Pierwszy Obóz był Gdyni, następny w Wolinie i ostatecznie przez kolejne 10 lat w Podgrodziu nad Zalewem Szczecińskim. Do szkolenia wykorzystywanych było sześć zakupionych dużych łodzi wiosłowo-żaglowych typu „DZ”, pełnomorskie szalupy motorowo-wiosłowe i tratwy ratunkowe. Skoszarowany system, wojskowa dyscyplina, doświadczona kadra instruktorska składająca się z pracowników dydaktycznych uczelni oraz koleżeńska, żeglarska atmosfera dawały gwarancję dobrego wyszkolenia i obycia wodnego ówczesnych kandydatów na magistrów nawigatorów.¹

Warto pokreślić, że inicjatywa pracowników uczelni do takiej aktywności żeglarskiej mogła być zrealizowana dzięki osobistemu zaangażowaniu i poparciu ówczesnych Rektorów WSM: **Eugeniusza Daszkowskiego** i **Aleksandra Walczaka** oraz Ministra Szkolnictwa Wyższego i Ministra Żeglugi.

Konsekwencją rozbudzenia zainteresowań żeglarskich wśród studentów i pracowników Uczelni, było powołanie Ośrodka Sportów Wodnych i Ratownictwa Morskiego oraz w 1974 r. Jachtklubu Wyższej Szkoły Morskiej zrzeszonego w Polskim Związku Żeglarskim. Pierwszym Komandorem wybrany został Dziekan Wydziału Nawigacyjnego kpt. ż.w. **Andrzej Jaskiewicz**, a wicekomandorem ówczesny pracownik dydaktyczny znany w szczecińskim środowisku żeglarskim nasz Brat kpt. j. ż.w. **Antoni Brancewicz**.

W 1977 roku na czele Zarządu JK staje kpt. ż.w. **Andrzej Fiderkiewicz**. Klub liczył wówczas 220 członków z czego 70 % stanowili studenci WSM. Stanowili oni najliczniejszą grupę ze wszystkich sekcji sportowych istniejących na Uczelni.

Sukcesy żeglarskie środowiska akademickiego WSM stały się naszą wizytówką, czego dowodem był wybór Rektora prof. dr. kpt. ż.w. **Aleksandra Walczaka** na Prezesa Szczecińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego.

Organizacja obozów kandydackich i obozów ratownictwa morskiego miała na celu:

- wyrobienie w studentach predyspozycji do życia w grupie społecznej oraz elementarnych zasad i dyscypliny życia na morzu;
- zapoznanie ze sprzętem ratunkowym i wyposażeniem Stacji Ratownictwa Brzegowego;
- zapoznanie z obsługą środków pirotechnicznych i sygnalizacją w akcjach ratowniczych;

- poznanie techniki reanimacji i udzielania pierwszej pomocy;
- oraz nauka manewrowania szalupą ratunkową i szalupą żaglową.

Był to czas mile wspomniany do dziś zarówno przez uczestników, jak i przez kadrę. Czas sprawdzenia siebie i czas nauki, czas na rozrywkę, szanty przy ogniskach, możliwość zdobycia stopni żeglarskich i poznania nowych przyjaciół.

Jachtklub poza integracją środowiska żeglarskiego Uczelni miał za zadanie:

- prowadzenie ciągłego szkolenia na stopnie żeglarskie dla studentów i pracowników oraz młodzieży spoza Uczelni;
- organizowanie rejsów stażowo-szkoleniowych i rekreacyjnych;
- popularyzację działalności sportowej poprzez starty w regatach;
- organizowanie corocznych Bałtyckich Regat o Puchar „Polonez”;
- organizowanie pracy społecznej członków związanej z konserwacją sprzętu i jednostek pływających.

Pomimo braku własnej przystani te wszystkie zadania były konsekwentnie realizowane.

Stan flotyli jednostek żaglowych i wiosłowych w roku 1976 był imponujący²:

- 2 jachty oceaniczne tj. s/y „Polonez”; i s/y „Trygław”;
- 1 jacht pełnomorski w żegludze bałtyckiej tj. s/y „Ogar”;
- 3 jachty balastowe zatokowe tj. s/y „Sława”, s/y „Storrada”, „s/y „Astrida”;
- 2 jachty balastowe-mieczowe zatokowe tj. s/y „Zbyszko”, s/y Jagienka”;
- 6 łodzi żaglowo-wiosłowych typu DZ;
- 1 szalupa ratunkowa motorowo-wiosłowa;
- 4 bączki wiosłowe;
- 2 tratwy ratunkowe do ćwiczeń.

O wysiłku organizacyjnym Ośrodka Sportów Wodnych i Ratownictwa Morskiego, Jachtklubu i Uczelni związanym z utrzymaniem i wykorzystaniem takiej bazy sprzętowej oraz o sukcesach w tym zakresie niech świadczy czołowa pozycja wśród renomowanych dużych klubów żeglarskich w Szczecinie (JK AZS, Pogoń), oraz zdecydowane pierwsze miejsce w okręgu szczecińskim w szkoleniu na stopnie żeglarskie.

W latach 1975–1977 w ramach obozów w Podgrodziu i kursów klubowych w oparciu wyłącznie o własną kadrę instruktorską przeszkolono na stopnie żeglarza jachtowego i sternika jachtowego 689 osób.

Przez szereg kolejnych lat załogi i jachty JK WSM odnosiły sukcesy w międzynarodowych regatach morskich w tym od 1976 r. w Regatach Operacji Żagiel – prestiżowej światowej imprezie, w której biorą udział:

- kadeci wojskowych szkół morskich;
- studenci cywilnych uczelni morskich;
- młodzież zrzeszona w organizacjach typu Sail Training;
- młodzież żeglarska z całego świata na jachtach prywatnych i klubowych.

Jeszcze w kolejnych latach 1984, 1985, 1986 sukcesy w Operacji Żagiel odnoszą załogi studenckie na jachcie s/y „Trygław” i s/y „Polonez” pod dowództwem Brata kpt. **Antoniego Brancewicza** uwieńczone wyróżnieniem nagrody „Rejs Roku”, jednak trudna sytuacja ekonomiczna w kraju i w Uczelni poważ-

¹ J. P o r a d a, *Programy Studiów. Wydział Nawigacyjny – Kierunek Transport i Połowy. Szkolnictwo Morskie Szczecina w latach 1947–1997*, Wyd. WSM, Szczecin 1997, s. 137.

² A. B r a n c e w i c z, *Jachtklub AZS. Szkolnictwo Morskie Szczecina w latach 1947–1997*, Wyd. WSM, Szczecin 1997, s. 179.

nie ograniczyła działalność Jachtklubu i Ośrodka. W szczególności w 1982 r. Dekret o stanie wojennym uniemożliwiający żeglowanie po Bałtyku i morskich wodach wewnętrznych paraliżuje działalność klubową. Niestety, przyczynił się do tego brak własnej przystani z odpowiednim zapleczem technicznym oraz brak zrozumienia znaczenia i poparcia dla uczelnianego żeglarsstwa w szczecińskiej WSM ze strony nowych władz Uczelni i Resortu Żegluga w Warszawie.

W ramach oszczędności i poszukiwania środków na inne cele w 1985 r. zlikwidowano kandydackie i ratownicze obozy wiosłowo-żeglarskie w Podgrodziu, a do 1990 roku sprzedane zostały wszystkie jachty i rozwiązano Jachtklub WSM. Do 1999 r. studentom pozostawiono jeszcze 2-tyg. kandydatkę na „Darze Młodzieży” oraz tygodniowe zgrupowanie wodno-pożarowe w Ośrodku Ratownictwa Morskiego. Od 2000 roku studenci Akademii Morskiej w Szczecinie nie mają już nawet wstępu na „Dar Młodzieży”, chyba że ten piękny żaglowiec stoi przy Wałach Chrobrego dla uświetnienia uroczystości inauguracyjnych kolejnego roku akademickiego Akademii Morskiej – już bez wychowania żeglarskiego, a właściwie – morskiego.

2. Od „Daru Pomorza” do „Kruzensztern”

Do 2000 roku studenci szczecińskiej Szkoły Morskiej oraz Wyższej Szkoły Morskiej rozpoczynali swoją karierę zawodową pod żaglami przepięknych żaglowców: – fregaty „Dar Pomorza” (do 1980 r.), fregaty „Dar Młodzieży” (do 2000 r.) oraz barku „Kruzensztern” (w 1994 r.). Tam doświadczali wspaniałego uczucia skuteczności osobistego i solidarnego – zbiorowego wysiłku dla ujarznienia sił przyrody poruszających statek. To była również próba i możliwość sprawdzenia siebie na progu kariery morskiej. Każdemu nawigatorowi trzeba dać taką szansę.

Niewiele jest przedsięwzięć, które mogłyby stanowić równoważne im wyzwanie. Niewiele jest trudniejszych momentów w życiu niż ten, gdy człowiek obudzony w nocy czuje jak żaglowiec dziko przewala się z burty na burtę, gdy trzeba w ubraniu sztormowym, w pasie bezpieczeństwa, przejść przez zalewany przez fale pokład, wejść wraz z innymi na reje aby sprzątnąć żagle, albo pełzną po pokładzie dziobowym dotrzeć do bukszprytu i zrzucić żagle przednie, gdy wiatr dmie z siłą sztormu, a dziób nurkuje w wielkich zielonych falach. Im mniejszy żaglowiec, tym bliżej tego morskiego żywiołu....

Królowa Elżbieta II podczas ceremonii przekazania Malańskiej Marynarce Wojennej 44-metrowej brygantyny „TUNAS SAMUDERA” (16.10.1989 r.) wyraziła trafnie następujący pogląd na temat korzyści płynących dzisiaj ze szkolenia pod żaglami³:

„Dzisiaj okręty wojenne i statki handlowe nie wykorzystują już żagli jako napędu. Jednak morze i jego elementy pozostały niezmiennie. Sztormy, pływy, mgły i ciemności stanowią stałe wyzwanie dla umiejętności i psychiki zawodowego marynarza. Nie ma lepszej drogi prowadzącej do zrozumienia istoty sztuki marynarskiej i nawigacji niż praktyka prowadzenia statku pod żaglami. Szkolenie pod żaglami jest również pełną wyzwania przygodą. Wymaga dyscypliny, wiedzy i zrzeczności.

Pozwala poznać wartość pracy w zespole oraz uczciwego zaangażowania w wykonywanie swoich obowiązków. Nie ma miejsca na egoizm, gdy stawka w grze jest życie wszystkich na pokładzie”.

W rzeczywistości nasi kandydaci na wilków morskich i my, wszyscy Bracia, doświadczamy czegoś więcej niż zwykłych wrażeń podróżowania żaglowcem, szczególnie gdy uczestniczymy np. w regatach Operacji Żagiel. Wówczas wymiar żeglarskich obowiązków jest uwarunkowany silną rywalizacją regatową, co jeszcze bardziej uwypukla wartość pracy zespołowej, wyostża zmysły i zaangażowanie, doskonali umiejętności oraz daje dreszcz współzawodnictwa.

Żeglarstwo morskie uprawiane na dużych i małych żaglowcach jest całkowicie odmienne pod względem indywidualnych i zbiorowych interakcji od in-

nych sportów ekstremalnych. Chociaż podobnie jak tam jest ono nauką o przeciwstawianiu się słabościom w walce o przetrwanie z siłami przyrody, to jednak na morzu człowiek występuje nie sam, ale jako członek zespołu. Przetrwanie zespołu zależy bowiem od indywidualnych zdolności jego członków do wypełniania swoich obowiązków, cokolwiek miałyby się wydarzyć. Dzięki temu przeżyje statek i załoga.

„To czego się tam uczy, obejmuje zasady dawania i brania, niezbędne dla wspólnego życia w zatłoczonych kubrykach, wspólnego dzielenia trudów i niebezpieczeństw rejsów morskich, a w końcu i satysfakcji z bezpiecznego osiągnięcia portu przeznaczenia. Proces ten stanowi pod każdym względem szkołę kształcenia charakterów”.⁴

Kolejnym elementem procesu uczenia się jest możliwość uświadomienia sobie przez młodego człowieka tego, że granice jego wytrzymałości leżą znacznie dalej, niż mógłby kiedykolwiek przypuszczać. Przeżywając najlepsze i najgorsze chwile młodzi ludzie dorostają, mądrzeją, stają się bardziej zdyscyplinowani i odpowiedzialni – to jest kapitał na przyszłość. Jednocześnie jest to fascynujące doświadczenie przeszłości i tego samego wysiłku, słabości, może strachu i niewygód, które od tysięcy lat przeżywali żeglarze. Miliony ludzi oglądających Regaty Wielkich Żaglowców gromadzi się, aby zobaczyć wspaniały widok żaglowców rejujących bez wysiłku przemierzających morską przestrzeń. Miliony ludzi doznaje chyba podobnej tęsknoty za przeszłością, gdzie takie obrazy były czymś codziennym na Bałtyku, Morzu Północnym i dookoła wybrzeży Brytanii.

Pomiędzy członkami załogi żaglowców zawsze zawiązywała się szczególnie mocna i serdeczna przyjaźń, która trwa do starości. Można tego doświadczyć jeszcze na spotkaniach w szczecińskich Klubach Kapitanów floty komercyjnej, rybackiej i jachtowej.

Szczególnie interesująca jest działalność Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza”, które w marcu 2008 r. obchodziło 25-letni jubileusz rejestracji. Towarzystwo jest dowodem na to, jak silna może być więź przyjaźni członków załogi z żaglowcem, a także determinacja działania w celu uratowania wspomnień oraz tego wspaniałego żaglowca dla przyszłych pokoleń.⁵ To nie tylko patriotyczny obowiązek zachowania pamiętki narodowej, żywego pomnika dziejów polskiego szkolnictwa morskiego oraz techniki okrętowej. „Dar Pomorza”, służąc wiernie przez ponad pół wieku w latach 1930–1981, niestrudzenie szkolili młodzież, niósł biało-czerwoną banderę na krańce świata i zasłużył sobie rzetelnie na chlubne miano „pierwszego ambasadora Polski”. W ciągu 50 lat swej morskiej służby odbył 102 podróże, a na jego pokładzie pływało 13 911 młodych Polaków, przeszkolono do pracy na morzu 12 234 uczniów i studentów morskich uczelni, odwiedził 374 porty, przepłynął ponad 50 000 mil morskich. Jednak obok tej chlubnej statystyki jest jeszcze potencjał pamięci, wiedzy żeglarskiej i więzi ludzi, dla których „Dar Pomorza” jest symbolem piękna i doskonałości żeglarskiej oraz zwycięskich zmagania człowieka z siłami przyrody. W imię tych wartości 522 członków Towarzystwa podjęło trud zdobycia środków finansowych dla wybudowania suchego doku dla „Daru Pomorza” podobnie jak przed 70. laty zbierano pieniądze na kupno tego pięknego statku ku chwale i pożytkowi naszej bandery.

Od 1982 roku legendarny „Dar Pomorza” – już jako statek-muzeum na stałe zakotwiczony w porcie gdyńskim, stał się nie tylko pierwszym pomnikiem morskich dokonań Polaków – zachowanym po to, by każdy mógł zobaczyć jak wygląda żaglowiec. Nadal pełni istotne funkcje w zakresie wychowania patriotycznego, społecznego i morskiego społeczeństwa, a szczególnie młodzieży, oraz szkolenia pokładowego studentów, uczniów Liceów Morskich, harcerzy i żeglarzy ze Szkoły pod Żaglami.⁶ Corocznie ten żaglowiec zwiedza ponad 200 tys. turystów z kraju i zagranicy, co umiejscawia go w czołówce najbardziej odwiedzanych muzeów w Polsce.

(dokończenie na str. 14–15)

³ P. Bishop, *Tall Ships and the Cutty Sark Rocas*, Aidan Elis Publishing 1994. Wydanie w języku polskim: *Żaglowce świata w regatach Cutty Sark*, tłumacz Marian Mańkowski.

⁴ R. Knox-Johnson, *Przedmowa*, [do:] Paul Bishop, *Żaglowce świata w regatach Cutty Sark*, Oficyna Wydawnicza Alma-Press, Warszawa 1998.

⁵ *Zachować „Dar Pomorza”*, „Biuletyn” nr 1 (10), Wydawnictwo Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza”, 2003.

⁶ A. Gąłk a, „Dar Pomorza” nie tylko jako statek-muzeum. *Zachować „Dar Pomorza”*, „Biuletyn” nr 1 (10), Wyd. Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza”, 2003, s. 73.

O WYCHOWANIU ŻEGLARSKIM MARYNARZY c.d.

(dokończenie ze str. 23–13)



Ciągłość tradycji morskich realizowana jest nie tylko poprzez wykorzystanie tego żaglowca dla ww. funkcji, lecz i nadanie mu znaczenia reprezentacyjnego. Na swoim pokładzie chętnie gości przedstawiciele różnych instytucji związanych z morzem i nie tylko. Tu odbywają się uroczyste spotkania władz miejskich Gdyni, Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza”, Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej, Ligi Morskiej, Polskiego Związku Żeglarskiego oraz towarzystw naukowych i kapituł. Do najmiłszych należą spotkania absolwentów szkoły morskiej z okazji rocznicowych uroczystości, w których uczestniczą członkowie dawnych żaglowców. Ta serdeczna więź i nostalgia za czasami gdy pływali oraz troska o zachowanie i wzbogacanie informacji o historii statku jest charakterystycznym rysem większości załóg dużych żaglowców nie tylko w Polsce. Marynarska więź i przyjaźń poznana na żaglowcu jest silniejsza i trwalsza niż na każdym innym współczesnym statku.

Od 1982 r. dalsze szkolenie na morzu przyszłych oficerów PMH było kontynuowane na nowym, równie pięknym rejewcu „Darze Młodzieży” zaprojektowanym i zbudowanym w Polsce. Udana konstrukcja i wspaniałe wyszkolone załogi przyczyniły się do wielu spektakularnych zwycięstw wśród największych, startujących w Regatach WZ „Cutty Sark”, żaglowców świata. Podobnie jak wcześniej „Dar Pomorza”, tak i „Dar Młodzieży” uwieńczył swoje żeglarskie wyczyny rejssem dookoła świata (1988). W załodze była duża grupa szczecińskich studentów WSM.

2. Moja ostatnia kandydatka na „Darze Młodzieży”

Zacęła się w piątek 27.08.1999 r. bardzo sprawna zbiórka 130-osobowej grupy kandydatów na I rok Wydziału Nawigacyjnego, w nowiutkich mundurach przed Uczelnią w Szczecinie. Piękna sceneria Wałów Chrobrego, z daleka widoczne maszty żaglowca, duży tłum przyjaciół i rodziców, opasłe wory marynarskie. Niestety, władze morskie i miejskie Szczecina nie zadbały o to, aby „Dar Młodzieży” ze swoim 6-metrowym zanurzeniem mógł wówczas zacomować przy reprezentacyjnym nabrzeżu naszego miasta morskiego.

Kandydatów podzielono na trzy oddziały, a na czele każdego – ku uciesze chłopaków – ładna dziewczyna – jedna z trzech studentek III roku Wydziału Nawigacyjnego, które otrzymały zgodę Rektora WSM na uczestnictwo w rejsie kandydackim. Przemarsz przez miasto na Nabrzeże Bułgarskie, gdzie był zacomowany „Dar Młodzieży”, choć bez orkiestry, wzbudzał zainteresowanie i sympatię szczecinian. „Babskie dowództwo” skończyło się przed trapem „Daru Młodzieży”.⁷ Po wejściu na pokład nastąpił sprawny podział na trzy wachty, przydział koi w kubryku załogowym oraz szafki na osobiste rzeczy, a po godzinie, już w ubraniach roboczych, pierwsza zbiórka wachty pod dowództwem nowych starszych wachtowych. Nie było zbyt wiele czasu na wzajemne poznanie się. Jednocześnie z podziałem na wachty każdy kandydat otrzymuje swój pierwszy w życiu numer alarmowy i wyznaczone czynności w poszczególnych alarmach. Wkrótce też każdy poznaje swoich przełożonych a więc:

- starszych wachty lewej i prawej burty,
- bosmana wachtowego,
- instruktora wachtowego,
- oficera wachtowego.

Gdzieś na szczycie tej piramidy zależności służbowych znajduje się „Pierwszy po Bogu” czyli sławny Komendant Żaglowca „Dar Młodzieży” – kpt. ż.w. inż. **Leszek Wiktorowicz**.

Jeszcze przed pierwszym obiadem wiadomo jest za co się tu nagradza, a za co „podpada”. Każdy kandydat jest dyskretnie obserwowany przez przełożonych i kadrę, która ocenia pracę, naukę, obowiązkowość, dyscyplinę, odwagę,

solidarność, koleżeńskość i odpowiedzialność. Cechy negatywne to: lenistwo, gnuśność, opieszałość, niedbałość, niewykonywanie rozkazów, zakłócanie porządku i dyscypliny, łamanie przepisów BHP, porządkowych, celnych itp. karne bywają bardzo przydatnymi na żaglowcu „pompkami”. W innych trudnych przypadkach grozi nawet wyokrętowanie i pożegnanie się z Uczelnią. W takim rejsie trzeba poddać próbie swoją osobowość, odporność na różne niewygody psychiczne i fizyczne towarzyszące marynarskiej doli.

Na nabrzeżu jeszcze licznie zgromadzeni rodzice, ciocie, babcie i „narzeczony”, a na pokładzie już praca. Jeszcze tylko umundurowani „trapowi” oddają honory gwizdkiem wchodzącym i schodzącym oficerom i gościom, a reszta wachty służbowej już pracuje w kuchni, sanitariatach, na pokładzie i w siłowni okrętowej.

Po obiedzie pierwsze spotkanie w mundurach na rufie z komendantem, kierownikami działów i rozpoczyna się intensywne szkolenie w zakresie regulaminu, BHP i obrony poż. Po kolacji chwila odpoczynku i o 22.00 cisza nocna. Dyżurni kubryków sprawdzają porządek i gaszą światło. Odpoczynek jest tu obowiązkowy. Kończy się pierwszy dzień pełen wrażeń...

Pobudka zawsze o godzinie 6.00, gimnastyka (później już na masztach), toaleta i przed godziną 8.00 zbiórka na rufie do podniesienia bandery. W tej codziennej uroczystości uczestniczy cała kadra i komendant. Piękny to zwyczaj już zanikający, tak jak i polska bandera na morzach świata.

Dalsze trzy dni w Szczecinie upłynęły na intensywnym szkoleniu i pracy w zakresie obsługi żagli, brasowania, bezpiecznego i sprawnego wchodzenia na maszty i reje, przeglądu takielunku, poznania niezliczonych nazw lin i żagli. Chyba najwięcej do nauki i pracy ma początkowo I wachta, bo i 5 kliwrów, czyli żagli skośnych stawianych na 19-metrowym bukszprycie wysuniętym przed dziób statku. Do tego jeszcze 5 rejoych żagli na fok-maszcie, a więc razem 1165 m², a każdy z tych 10. żagli posiada przynajmniej 5 lin do obsługi i zapamiętania.

II wachta obsługuje tylko 3 sztaksle, czyli skośne żagle stawiane pomiędzy fok-masztem i grot-masztem, oraz 5 żagli na grot-maszcie, a więc 8 żagli o łącznej powierzchni 1032 m².

III wachta obsługuje 3 sztaksle, czyli skośne żagle stawiane pomiędzy grot-masztem i krojc-masztem, 4 żagle rejoye stawiane na krojc-maszcie oraz rzadko stawiany duży bezan-żagiel – w sumie 8 żagli o łącznej powierzchni 818 m².

Odtąd „alarm do żagli” (jeden długi dźwięk) będzie najczęstszym sygnałem w dzień i w nocy. Na sygnał tego alarmu kandydaci biegną w pasach bezpieczeństwa pod swoje maszty. Alarm ten nawiązuje do dawnych zwyczajów na żaglowcach i oznacza „wszystkie ręce na pokład” (*all hands on deck*). Czterodniowe intensywne szkolenie przy Nabrzeżu Bułgarskim obejmowało: przejście przez marsa, klarowanie lin, stawianie kliwrów, grot sztaksli i krojcsztaksli, bezanżagla, brasowanie, wyrównanie rei na wszystkich masztach w pionie i w poziomie, wchodzenie na reje, stawianie i sprzątanie wszystkich żali rejoych. Bez tych umiejętności załogi żaglowiec nie może wyjść w morze. I chociaż nie wszyscy od razu odważyli się wejść na najwyższą reję, po czterech dniach wchodzili prawie wszyscy. Dwaj kandydaci mieli po prostu lęk przestrzeni i nadrabiali swoją aktywnością przy linach na pokładzie. Rewelacyjnie spisywały się wszystkie dziewczęta, a zwłaszcza studentki III roku Inżynierii Ruchu Morskiego, dodatkowo wyróżnione Przez Radę Okrętową: w nagrodę popłynęły w kolejny krótki rejs do Kopenhagi

Wreszcie 31.08.99 r. ok. godz. 11.00 usłyszeliśmy nowy sygnał alarmowy manewrowy – dwa długie dźwięki – wzywający załogę na manewry związane z wejściem do portu lub wyjściem z portu. Na dziobie i rufie tylko wachta służbowa obsługująca cumy, reszta kandydatów w mundurach na wantach. Jeszcze tylko pożegnalne sygnały syreną okrętową, pożegnalne gesty „tych co na łodzi” i płyniemy torem wodnym do Świnoujścia i na morze. Na redzie już prawdziwy „alarm do żagli”, milknie silnik główny i w lekkim przechyle płyniemy na wschód do Finlandii. Na popołudniowych zajęciach teoretycznych w mesie studenckiej na dziobie był już spory ruch – wielu musiało oddać obiadek Neptu-

⁷ Obecnie „tamte dziewczyny” są oficerami pokładowymi na dużym żaglowcu pasażerskim „Sea Cloud”.

nowi, ale wszystko z humorem i przekonaniem że „tylko nie normalni nie muszą... i nic nie odczuwają”. Nazajutrz wszyscy już się przyzwyczaili, bo i pogoda zaczęła się cudowna. I tak rozpoczęła się dla większości kandydatów pierwsza przygoda morska, przestały boleć mięśnie nóg i rąk od wspinaczki na maszty, zaczęły się opowieści morskie na wykładach z wiedzy okrętowej, przepisów prawa drogi morskiej i nautyki które prowadziłem codziennie.

Powoli wszyscy zaczęli „coś widzieć” na tym pozornie pustym morzu, odróżniać światła statków od latarni morskich, różne sygnały dźwiękowe i alarmowe na statku, halsy, zwroty i żagle. Po tygodniu wszystko stało się proste i interesujące, ktoś wyciągnął z worka żeglarskiego gitarę, inny magnetofon i kasety z szantami... Ale przed pierwszym portem trzeba było zaliczyć „wszystkie liny”, bez tego nie ma zejścia na ląd. Dla nie wtajemniczonych może to wydawać się nie do zapamiętania – tych ponad stu nagelbanków na jednej burcie, a na każdym z nich zamocowana jedna z lin, której nazwa i funkcja musi być każdemu kandydatowi dobrze znana...

Tymczasem armator „Daru Młodzieży”, tj. WSM Gdynia, zmienił po kilku dniach rejsu decyzję: zamiast do Kotki mamy popłynąć na redę Trawemiinde z możliwością odwiedzenia portu szalupami statkowymi. Dwudniowy pobyt na kotwicy na redzie w odległości ok. 2 Mm od brzegu upłynął ciekawie dla tych, którzy mieli wachtę na statku i tych, którzy popłynęli do uroczego Trawemiinde, a wszyscy mieli taką możliwość. Tylko dwóch „odpornych na wiedzę” kandydatów nie zaliczyło lin i musieli pozostać na statku, nie ma litości dla leniwych.

Na redzie panował duży ruch różnych typów statków, żaglowców, motorówek i łodzi. Nasza fregata jak zawsze wzbudzała olbrzymie zainteresowanie kuracjuszy i turystów niemieckich, a szczególnie właścicieli małych stateczków spacerowych, którzy natychmiast uruchomili specjalne linie „dookoła żaglowca”. Kandydaci na lądzie prezentowali się w mundurach wymienicie i swoim wzorowym zachowaniem wzbudzały powszechne zainteresowanie i sympatię Niemców. Za darmo mogli przepłynąć promem i ze znawstwem zwiedzić piękny żaglowiec – większy od naszej fregaty, 4-masztowy bark „Passat” bliźniaczy statek szkolny kadetów niemieckich „Pamir”, który tragicznie zatonął z całą załogą na Oceanie Indyjskim w 1957 r.

Na redzie żegna nas mała flotylla różnych żaglowców z niemieckimi załogami zachwyconymi wspaniałym widokiem naszej fregaty pod wszystkimi żaglami. Trzeba jednak już wracać do Gdyni i do codziennych zajęć i nauki. Przed końcem rejsu jest Rada Okrętowa, czyli „sąd ostateczny” nad każdym kandydatem, ale przedtem jeszcze ostatnie wykłady, z wiedzy teoretycznej, test i obowiązkowa pożegnalna szanta naszego Jungi **Jerzego Porębskiego**:

*Gdzie ta keja a przy niej ten jacht
Gdzie ta koja wymarzona w snach
Gdzie te wszystkie sznurki do tych szmat
Gdzie ta brama na szeroki świat...*

W ostatecznej ocenie najlepiej zdaniem Rady Okrętowej wypadły dziewczęta i kandydaci z małych miasteczek wcale nie nadmorskich, a najgorzej „starzy zejmani” ze średnich szkół morskich, tacy, którym wydawało się, że już wszystko umieją, poza dobrym wychowaniem, solidnością marynarską i pracowitością. Zaliczyli wszyscy, z czego 30% z wyróżnieniem. Wszyscy na pewno przeżyli piękną przygodę morską, poznali zaledwie mały fragment tej miłszej strony marynarskiego życia, chociaż była też okazja porozmawiać o mniej miłych perspektywach najmniej pracy pod obcymi banderami.

W Gdyni jeszcze ostatnie „Hip Hip Hurra!” na cześć Komendanta i załogi, wywiady telewizyjne i radość powitania z najbliższymi.

Żegnaj Biała Fregato! Twój widok zawsze będzie wzbudzał sentyment i miłe wspomnienia tego pierwszego spotkania z morzem i żeglugą. Czasem odwiedzają mnie jeszcze dawni studenci aby wspominać przyjaciół i piękne czasy pod żaglami, gdy słoń woda i wiatr mieli w zasięgu ręki, by podziękować za wychowanie żeglarskie.

Brat Jędrzej Porada (102)

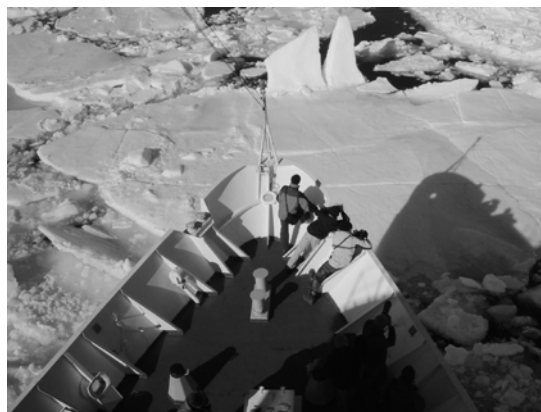
Szczecin, 10.11.2008 r.



*Opowieści
z mórz
dalekich*

CO JA TUTAJ ROBIĘ?

Spitsbergeński Hornsund, gdzie pracuję w Polskiej Stacji Polarnej, leży 1444 km od Bieguna Północnego, czyli w odległości jak z Warszawy do Francji. Nie wiele jest tak powszechnych i bezdyskusyjnych twierdzeń o przyrodzie Spitsbergenu jak to, że wyjątkowo na tej szerokości geograficznej bogata i obfita szata roślinna jest skutkiem użyźniania tundry odchodami gniazdujących ptaków.



Hybryda Brata Darka#22 na kotwicy w Hornsundzie

W każdym podręczniku i każdym opracowaniu naukowym na ten temat spotkamy takie opinie: „Zbocza poniżej ptasich klifów są często bogato użyźniane z góry odchodami ptaków, co powoduje, iż wyglądają jak wiszące, zielone ogrody”. W wyrafinowanym języku nauki brzmi to bardziej efektownie: „obowiązuje ornitokoprofilny model rozkładu roślin w tundrze Spitsbergenu”. Po naszymu chodzi o to, że alczyki, małe ptaszki zwane pingwinami Arktyki, w liczbie miliona lub więcej, spożywają w oceanie tysiące ton głównie małego raczka Calanus, zwanego kryłem Arktyki, którym odżywiają siebie i swoje nienasycone pisklaki. Ptasie odchody wymywane wodą roztopową użyźniają ubogą tundrę i powodują wzrost powierzchni „ogrodów” i produkcji pierwotnej roślin. W tym miejscu szanowny Czytelnik, najzupełniej słusznie, pomyśli, że znów się marnuje pieniądze podatnika, bo przecież prawie każdy głupi wie bez nauki, że jak się nawozi, szczególnie nawozem naturalnym, to rośnie na działce aż miło! Kiedy rzecz całą zbadałem w dostępnym piśmiennictwie, wyszło, że bez zbytnich ceregieli naukowych uczeni przyjęli *ornitokoprofilny model rozkładu roślin w tundrze Spitsbergenu* głównie na podstawie tej prostej chłopskiej zasady, a nie na podstawie jakiegś gruntownej działalności naukowej. I trudno się temu dziwić. A więc zbyt- nio pieniędzmi nie szastali na dowiedzenie prawdy raczej oczywistej.

(dokończenie na str. 16)

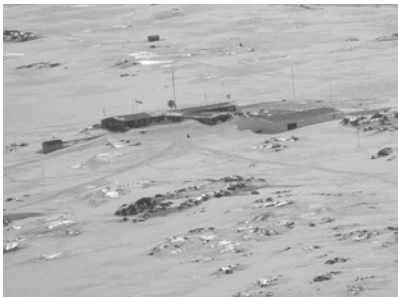


Horyzont na wejściu do Hornsundu

CO JA TUTAJ ROBIĘ? c.d.

(dokończenie ze str. 15)

Jednakowoż, „będąc młodym doktorem nauk przyrodniczych” obecnym na wyprawie do Hornsundu w 1986 r., coś mnie „tkło” i ten trywialny model wydał mi się wątpliwy. Bogata roślinność w okolicy Hornsundu występuje bowiem nie tylko tam, gdzie gniazdują ptaki, więc prosty związek przyczynowy: ptaki nawożą – rośliny rosną – nie był zachowany w wielu miejscach. Kiedy po latach, na jachtach „Nautilus” i „Roztocze” (lata 2003 i 2004) odwiedziłem kilkanaście miejsc zachodniego Spitsbergenu, okazało się, że jest wiele innych faktów poddających w wątpliwość wpływ ptaków na rozkład roślin Spitsbergenu. Jedną z bardziej spektakularnych i rozpowszechnionych w literaturze obserwacji było to, że owe „ogrody” pod klifami gdzie gniazdują ptaki, układają się w paski prostopadłe do klifu. Nie ma dobrego wytłumaczenia dlaczego ptaki latając nad tundrą miałyby nawozić ją według jakiegoś schematu, np. paskami. Toteż moje wątpliwości potężnie nabrzmiały i jednym z moich głównych zadań jest obalenie mitu o *ornitokoprofilnym modelu rozkładu roślin w tundrze*. I oczywiście zaproponowanie modelu, który wyjaśnia większość obserwacji poczynionych w ciągu czterech wypraw.



Polska Stacja Polarna Hornsund – kwiecień 2008

Jak każdy dobry program naukowy, a ja z mojego jestem dumny, tak i ten generuje nowe wyzwania. Oglądając tundrę Spitsbergenu w wielu miejscach stwierdziłem z ogromnym zdziwieniem, że mimo iż było to w lipcu, czyli na początku sezonu wegetacyjnego, to większość tundry jest żółto-brązowa, a więc ma charakter późnojesienny (śnieg topnieje na Spitsbergenie w końcu czerwca, początku lipca). Powstało pytanie dość zasadnicze: kiedy właściwie rośliny tundry rosną? Jedyna możliwość była taka, że rosną pod śniegiem, zanim rozpocznie się „oficjalny sezon wegetacyjny”. Za własne pieniądze przyląłem 16 maja 2006 r. do Hornsundu z programem badania promieniowania Słońca, promieniowania PAR (*Photosynthetically Active Radiation*) nad śniegiem i pod śniegiem, rozkładu temperatury od powierzchni gruntu do powierzchni śniegu. Przy okazji znalazłem w „ogrodach szklarniowych” pod lodem żywe mchy. Zupełny szok przeżyłem, gdy z na metr głębokiej dziury w śniegu, wypełnionej do połowy wodą, wypłynęła – oduka „sondą rurową” – grudka lodu z zielonymi przrrostami na pędach mchu *Drepanocladus uncinatus*! Rośliny mogą się więc rozwijać nawet pod metrową warstwą śniegu.

W tym roku przyjechałem tuż po rozpoczęciu polarnego dnia, by zbadać kiedy zaistnieją warunki dla rozwoju roślin pod śniegiem: w jakich warunkach termicznych i insolacyjnych pojawi się ciekła woda niezbędna do procesu foto-



Na lotnisku Longyearbyen



Suka Husky – Lola – po lunchu

syntezy, ile PAR wystarczy, by fotosynteza mogła wystartować. Warunki są bardzo surowe: temperatura nocą przy powierzchni śniegu spada do -20°C . Tymczasem pod śniegiem przy gruncie tundry jest już bardzo gorąco! Od -3 do $-0,95^{\circ}\text{C}$ i temperatura wolno, ale stopniowo rośnie. PAR na głębokości 1 m jest 600 razy mniejsze niż na powierzchni, ale to widocznie wystarcza, by tundra pod 1,5 do 3 m warstwą śniegu się ogrzewała. Ogrzewa się dzięki efektowi szklarniowemu – promieniowanie Słońca przenika do gruntu i go ogrzewa, wypromieniowanie długofalowe gruntu jest absorbowane w całości przez przyległą warstwę śniegu.

Oczywiście i tym razem (jak zwykle w dobrym programie badawczym) powstaje następny intrygujący problem do rozwiązania na przyszłość: czy ta wysoka temperatura przy gruncie tundry jest skutkiem stosunków termicznych i zjawisk fizycznych zachodzących w pokrywie śnieżnej jesienią i zimą, czy też głównie wynikiem prostego ogrzewania po nastaniu dnia polarnego. W lipcu tego roku wracam na Spitsbergen na 10 dni i mam w planie – m.in. – założyć sieć czujników w wielu miejscach tundry, które pomogą zmierzyć się z tym wyzwaniem. I to by chyba było na tyle. Aha, wczoraj na zboczu pięknej góry Tornbjornfiellet znalazłem żywe mchy *D. uncinatus*, mchy nieznanego mi gatunku i uwaga: *Cerastium arcticum* (skalnica arktyczna), czyli roślina naczyniowa. Jeszcze rok temu byłbym mocno zadziwiony, ale i teraz stwierdzenie wzrostu roślin przy temperaturze -20°C może budzić respekt, także dla działalności naukowej. Inny problem poznawczy znalazłem na zboczu pięknej góry Tornbjornsen: pionowe ściany porasta zwarta pokrywa czarnych porostów *umbilicaria*, tylko w tym miejscu. A ogromna łąka trawiasta jest całkiem bez śniegu, co oznacza, że będzie pozbawiona wody. Jak więc wyrosła tak bujnie? Kolejne pytania, nowe wyzwania. Ta natura jest zaskakująco niezmierna! Tylko wyjątkowi szczęściarze mają szansę odrobinę ją podglądać i próbować zrozumieć.

Hornsund, kwiecień 2008 r.

Jak obiecałem tak zrobiłem: 26 czerwca zaokrętowałem na statek szkolny Akademii Morskiej w Gdyni „Horyzont II”. Wielu z nas pamięta „Horyzonta” pierwszego – jednego z „zygaczy” WSM w Gdyni. Tamten był zbudowany na kadłubie lugotrawlera. Następca jest też hybrydą, w której powstaniu uczestniczył nieodżałowany marzyciel, fantasta, niezapomniany „White Horse” wypraw polarnych, śp. **Brat Darek Bogucki** (22). Zaprojektował On bowiem i wdrożył wykonanie (nawet po latach niepojęta jest dla mnie Darkowa siła perswazji) projektu „Polarka” (?) – małego żaglowca obsługującego polskie stacje polarne. Projekt został zaniechany, ale na szczęście kadłub po wydłużeniu o 10 metrów i poszerzeniu, zaistniał właśnie jako „Horyzont II” i odbył ponad dwadzieścia rejsów do Arktyki i Antarktydy, nie licząc pozostałej aktywności szkoleniowej. Statek ma klasę lodową A2 (A1 – to lodolamacze) i wierzcie mi – radzi sobie znakomicie w zwartym, całkiem grubym paku lodowym. Złączam zdjęcia z podejścia do Hornsundu na dowód tego, że Brat Darek (22) to był fachowy marzyciel i fantasta.

W Hornsundzie przebywałem tylko pięć dni. Założyłem kilka rejestratorów temperatury przy gruncie. Po roku trzeba je zabrać i odczytać – taki jestem ciekaw co nowego z tego wyniknie! Ustawiliśmy (wspólnie z botaniczką) eksperyment mający wyznaczyć dobowe zróżnicowanie produkcji pierwotnej mszaków. Zwinąłem aparaturę zainstalowaną w kwietniu i podwieszony „Horyzontem II” do Longyearbyen, wyleciałem do Warszawy przez Trömsö, Oslo i Kopenhagę.

Warszawa, lipiec 2008