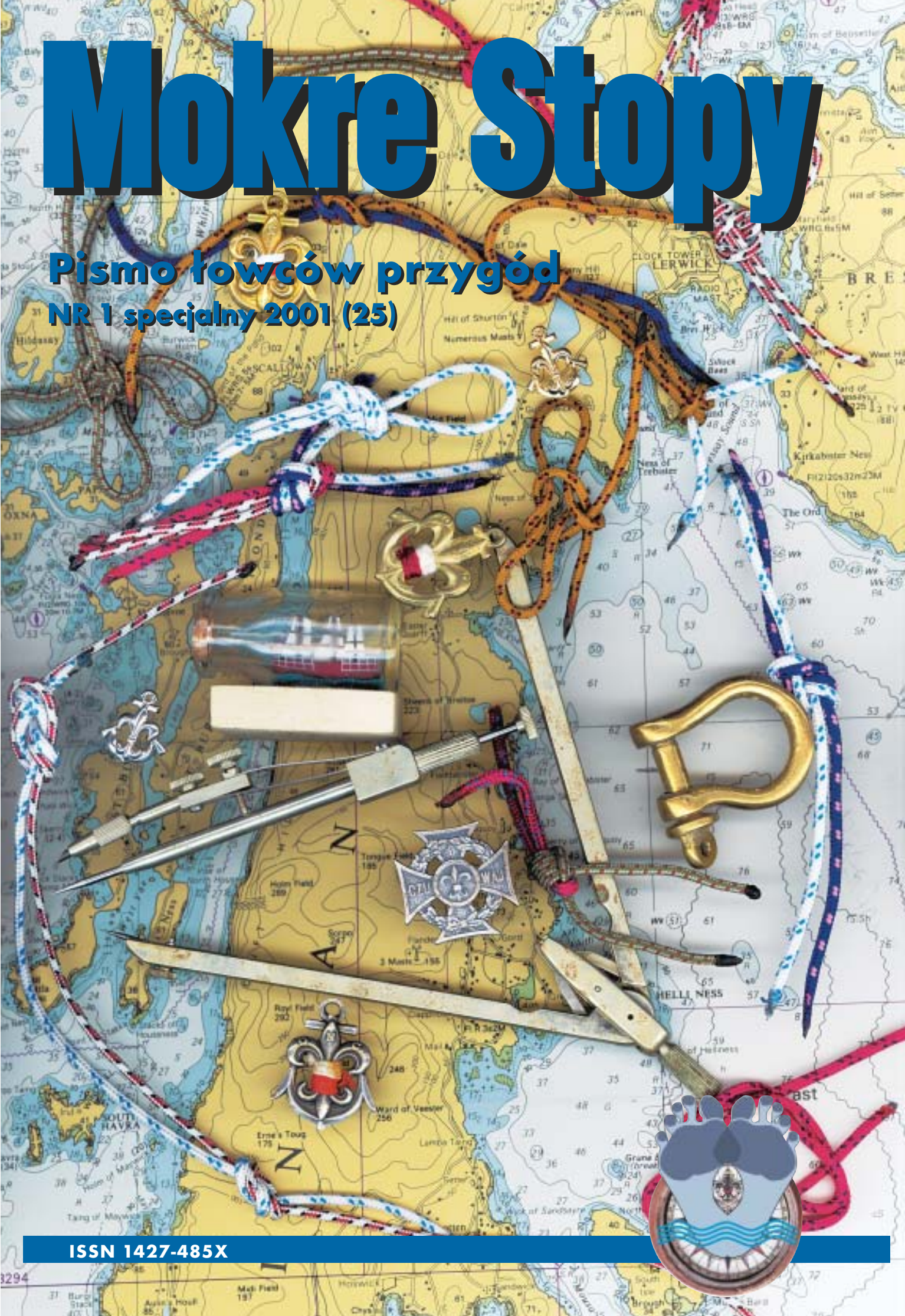


Mokre Stopy

Pismo łowców przygód
NR 1 specjalny 2001 (25)



ISSN 1427-485X



LIST Z WODY

Lata lecą, ostatnio nader mokre. Pierwsze „Mokre Stopy” ukazały się drukiem w czerwcu 1996 roku jako wkładka do ekologicznego (przepraszam za wyrażenie) miesięcznika „Zielona Liga”. A potem już poszło i szło tak długo, póki starczyło kasy wydawcom. Bywaliśmy, stopami naszych najlepszych przedstawicieli, u źródeł i ujścia Wisły, na pokładzie HMS „Victory” i atomowego lotniskowca, zanurzaliśmy się na dno Atlantyku w poszukiwaniu „Titanica” a w ostatnim wydrukowanym numerze wycieliśmy taki numer, że w poszukiwaniu okazji do zmożenia stóp posłaliśmy pewnego znajomego lekarza-harcera w Himalaje... Wrócił. Nasze redakcyjne Wróble odwiedzały dla nas Chiny, polowały na lwy w Afryce i... też wróciły. O takich drobniaczkach jak Norwegia, Anglia ze Szkocją i Irlandia nawet nie warto wspominać. W międzyczasie nasza bratnia Fundacja na Dobro Harcerstwa Górnośląskiego organizowała kursy instruktorskie, biwaki, rejsy, a raz w roku flagową imprezę pod znaną nam dobrze nazwą „Mokre Stopy” w Harcerskim Ośrodku Wodnym w Wiśle Wielkiej (patrz ostatnia strona okładki). No i wreszcie, po długim i dolegliwym okresie nieobecności na rynku wydawniczym rzucamy Wam przed stopy numer specjalny „Mokrych Stóp”, wydany z okazji współorganizowanej przez Fundację wyprawy jachtowej na Morze Północne. Na temat samego rejsu Główna Mokra Stopa wymądrzać się nie będzie, bo tam nie była, niech piszą o nim ci, co hołd Neptunowi na falach sami oddawali, ale cieszy, że w tak wielkim akwenie przyszło naszym autorom tym razem stopy moczyć. Przy okazji nie od rzeczy będzie przypomnieć P. T. Czytelnikom czym jest i jakie zadania ma wspomniana Fundacja na Dobro Harcerstwa Górnośląskiego, a także wytłumaczyć przystępnym językiem po co harcerze po morzach pływają. Miłej lektury, AHOY!



Główna Mokra Stopa

Symbolika LOGO Fundacji na Dobro Harcerstwa Górnośląskiego: Dwa łukowe ramiona oznaczają główne polskie rzeki; Odrę i Wisłę wypływające z Górnego Śląska. Region Górnego Śląska, siedziba i miejsce działania Fundacji zaznaczone jest małym okręgiem i zlokalizowane u źródeł obu tych rzek. Obie rzeki wraz ze swymi licznymi dopływami stanowią o istnieniu Fundacji. W centrum znaku znajduje się lilijka harcerska, symbol harcerskich zastępów i drużyn, bo właśnie te najmniejsze jednostki harcerskie są w centrum uwagi Fundacji.

Inna wersja symboliki LOGO: dłonie ludzi życzliwych harcerstwu, osłaniających je od złych wpływów, wynoszących je na wyżyny, stwarzających warunki młodym do samorealizowania się w harcerstwie. W środku lilijka, symbol harcerza.



hm Bronisław Rduch

Wydawca i Redaktor Naczelny: Paweł Wieczorek
Opracowanie graficzne i realizacja: Marek Jedynacki

Spis treści:

1.	List z wody - Paweł Wieczorek	2
2.	Logo Fundacji na Dobro Harcerstwa Śląskiego i jego symbolika - Bronisław Rduch	2
3.	Harcerze na morzu, czyli jak zdobywać szczyty na wysokości „zera mapy”- Maria Wróbel	3
4.	Wyprawa na Morze Północne - idea i metoda	4
5.	Współorganizator wyprawy - Fundacja na Dobro Harcerstwa Górnośląskiego	4
6.	Pisma Patronów Honorowych i Opiekunów Medialnych	5
7.	Z druhem Rduchem na Morzu (Pierwszy etap) - Natalia Łukomska	6
8.	Współorganizator rejsu - Krąg Instruktorski przy 6 HDZ - Bronisław Rduch	7
9.	Dane nawigacyjne wyprawy	8 - 9
10.	Przez Morze Północne (Drugi etap) - Maciek Chmieliński	10
11.	„Znów popłynę na morze” (Drugi etap) - Maria Wróbel	11
12.	Z trollami w powietrzu, wodzie i na lądzie (trzeci etap). Rozmowa z Zygmuntem Krokerem - Katarzyna Herman	12
13.	„Prasówka” - medialne relacje z Wyprawy	13 - 14
14.	Lista sponsorów Wyprawy	15
15.	Zamiast zakończenia - słowo głównego „winowajcy” - Eugeniusz Wróbel	15
16.	Moczenie stóp w HOW 1995 - 2001 - Szymon Paprotny	16

Fiordy Norwegii



s/y Hajduk na fali



Harce na morzu

czyli jak zdobywać szczyty na wysokości „zera mapy”.



Kim jest współczesny instruktor harcerskiej drużyny wodnej lub żeglarskiej ZHP albo ZHR?

To profesjonalny przywódca stosujący nowoczesne techniki zarządzania kapitałem ludzkim i majątkiem harcerskim. Człowiek odpowiedzialny, kreatywny i przedsiębiorczy.

Jak przebiegała jego ścieżka kariery w harcerstwie wodnym? Jakiego programy metodyczne pomagały kształtować jego osobowość?

Może swoją przygodę z harcerstwem zaczął już przed czternastym rokiem życia? Jako młody wilczek, rówieśnik zucha, zaprzyjaźnił się z wodą, nauczył się ją uważnie obserwować. Podziwiając swoich instruktorów, prawdziwych wilków morskich, zapragnął zakosztować żeglarskiego „niedźwiedziego mięsa”, tak jak oni.

Może z „wodniactwem” zetknął się wstępując w szeregi trochę starszych jungów?

Latem wziął udział w jungowisku, nauczył się wiosłować po kanadyjsku, po rybaku, na pych, śrubką, wiosłami rozmachowymi... Zdobył stopień wywiadowcy (tropicielki) -wioślarsza. W ramach akcji AMAR (Akcji Małych Akwenów i Rzek) popłynął na swój pierwszy spływ wioślarski. Z czasem wędrowka po rzekach i jeziorach weszła mu w krew, a trzy hasła „amarowe”, czyli: „przyjaźń z wodą, walka o wodę, walka z wodą” stały się istotną częścią jego biografii harcerskiej.

Harcerski obóz żeglarski, na którym uzyskał stopień ćwika (samarytanki) i patent żeglarza jachtowego, dający mu uprawnienia prowadzenia jachtów żaglowych na całym śródlądziu, stanowił bodziec do dalszego rozwoju i szkolenia się.

Od tego momentu rozpoczyna się dla niego realizacja programu MASiS, czyli Morskiej Akcji Szkoleniowej i Społecznej. Akcji, która dla jednych zakończy się zdobyciem konkretnego stopnia żeglarskiego, dla innych będzie trwała przez całe życie. Akcji promującej nieustanne doskonalenie się i systematyczne zdobywanie wiedzy. Kładącej nacisk na pracę zespołową, a jednocześnie bardzo indywidualnej, dostosowanej do możliwości poszczególnych osób.

Młody harcerz wypływa w swój pierwszy rejs. Chcąc zdobyć patent sternika jachtowego musi wypływać 200 godzin na morzu i zgłębić zagadnienia teoretyczne nieodzowne do pełnienia w przyszłości funkcji oficerskich. Równocześnie realizuje zadania wynikające z karty próby na stopień harcerza orlego (wędrowniczkii).

Pierwszy rejs powinien odbyć się na harcerskim żaglowcu s/y Zawiszy Czarnym. Musi to być rejs organizowany z myślą o akcji MASiS, przez harcerzy i dla harcerzy. Jest on swego rodzaju próbą ogniową wiedzy i charakteru młodego człowieka, papierkiem lakmusowym jego dotychczasowych

umiejętności żeglarskich. Uczy służby na morzu i uczynności, wymusza samokontrolę i dyscyplinę. Ćwiczy elastyczność, czyli łatwość adaptacji do zmiennych i trudnych warunków, (w tym wypadku morskich). Trenuje zdolność do współpracy w zespole, jakim jest załoga. Pierwszy rejs wprawia szacunek dla morza, zachowania zgodne ze zwyczajami, etykietą i ceremoniałem morskim. Buduje, na razie bardzo ogólny i wyrwykowy, szkielet wiedzy o gospodarce morskiej i ekosystemie wodnym, systematycznie wypełniany treścią podczas kolejnych eskapad morskich.

Po tym chrzcie bojowym harcerz wodny, nadal aktywny w drużynie, ma prawo do udziału w rejsie po Zatoce Gdańskiej, Zalewie Szczecińskim lub wzdłuż wybrzeża polskiego, na małym jachcie. Zdobytwa kolejne doświadczenia, wprawę w nawigacji i manewrowaniu pod żaglami. Bez problemu posługuje się sondą i logiem. Wie co to ekran radarowy, NAFTEX, sekstans, GPS. Zgłębia pokrętne tajniki obsługi silnika. Recytuje z pamięci szczegółową charakterystykę latarni morskich polskiego wybrzeża, jakby czytał ją ze Spisu Świąteł. Zjada ze swoim zespołem kolejną „bezkę solonych śledzi”. Więzi przyjaźni przypięczone wspólnym „walczykiem na zawietrznej” przetrwają wiele, wiele lat.

Na kolejnym harcerskim obozie żeglarskim harcerz wodny zdobywa stopień harcerza orlego (wędrowniczkii) i patent sternika jachtowego. W tym czasie dojrzewa do złożenia zobowiązania instruktorskiego. Od tej pory, niezależnie od dalszej pracy nad sobą i ewentualnych prób zdobycia patentów: sternika morskiego i kapitana jachtowego, będzie służył młodszym druhnom i druhom i odpowiadał za nich zarówno formalnie, jak i moralnie.

Do tej służby i odpowiedzialności jest już doskonale przygotowany przez zaliczenie kilku klas „szkoły pod żaglami”.

Rejs pełnomorski stanowi dalszy ciąg szkolenia żeglarskiego, konsekwencję twórczej i rzetelnej pracy harcerskiej, instruktorskiej. Jest szalonym wyzwaniem, również organizacyjnym, dla młodych ludzi. Uczy akceptacji ryzyka, często towarzyszącego żeglarzom, cechy bardzo przydatnej i cennej we współczesnym świecie. Jest wspaniałym poligonem doświadczalnym dla instruktorów i instruktorów zainteresowanych nowoczesną elektroniką, informatyką, astronawigacją czy profesjonalnym ratownictwem. Routing meteorologiczny, nawigacja satelitarna, elektroniczny symulator regatowy – te pojęcia elektryzują analityków wszelkiej maści i posiadaczy umysłów ścisłych. Umysły humanistyczne mogą realizować się w wywiadach dla radia i prasy dotyczących przebiegu eskapady oraz w kontemplacji conradowskiego zwierciadła morza. Inspiracji literackich dostarczy im dzi-

ki i bezpośredni kontakt z gwałtownym żywiołem.

Taka zagraniczna wyprawa żeglarska zawsze jest okazją do doskonalenia znajomości języków obcych. Na morzu trzeba wysłuchać radiowej prognozy meteorologicznej i pojąć jej treść, niezależnie od języka, w jakim jest podawana. Trzeba przeprowadzić rozmowę przez krótkofalówkę ze statkiem płynącym pod egzotyczną banderą, z bosmanem portu, czy ze strażą przybrzeżną. W porcie warto umieć zapytać się o lokalizację przysniców dla żeglarzy i innych uciech lądowych. Zrozumienie odpowiedzi na te pytania jest nieodzowne i przynosi sporo korzyści. Nie mówiąc już o wyższej formie komunikacji międzynarodowej, jaką jest interesująca konwersacja z żeglarzami cumującymi swoje jachty do burty naszego jachtu lub zakup specjalistycznych pomocy nawigacyjnych w zagranicznym sklepie.

Wytrwały i zauroczony morzem instruktor pływa na kolejne, coraz dalsze harcerskie rejsy morskie i oceaniczne. Rozwija w sobie zdolności menedżerskie, umożliwiające organizację tego typu wypraw szkoleniowych. W każdym swoim działaniu kieruje się wartościami harcerskimi. Myśli strategicznie, deleguje swoje uprawnienia na konkretne zespoły zadaniowe przygotowujące rejs. Jest sprytny i zaradny. Potrafi wynegocjować sensowną umowę czarteru zgodnie z obowiązującym prawem, rzetelnie rozliczyć powierzone sobie pieniądze. Prowadzi intensywną akcję marketingową wśród potencjalnych sponsorów. Pnie się w górę po kolejnych szczeblach wtajemniczenia żeglarskiego. Poznaje świat, ciekawych ludzi, inne kultury i krajoznawy.

Rozwija swoje zdolności poznawcze, ciągle trenuje swój umysł. Jest aktywny fizycznie i wysportowany. Wykazuje zainteresowania ekologiczne. Jako profesjonalny przywódca – instruktor swoją pasję, wiedzę i doświadczenia przekazuje młodszym harcerkom i harcerzom. Inspiruje ich, motywuje do pracy nad sobą, porywa własnym przykładem.

Jest człowiekiem, który studiując i zdobywając wykształcenie w chwilach wolnych od nauki „nie zasypuje gruszek w popiele” tylko rozwija, szkoli, doskonali siebie i innych. Wzbogaca program MASiS, wpisuje się w jego historię, teraźniejszość i przyszłość aktywnym działaniem oraz merytorycznymi przemyśleniami.

Całym życiem pełni służbę Bogu i Polsce, niesie chętną pomoc bliźnim, jest posłusznym Prawu Harcerskiemu i wierny Zobowiązaniu Instruktorów.

Oto współczesny, doskonały instruktor harcerskiej drużyny wodnej lub żeglarskiej.

Oto Człowiek

hm Maria Wróbel sternik jachtowy

WYPRAWA NA MORZE PÓŁNOCNE - IDEA I METODA

Obmyślając założenia programowe rejsu pod żaglami na Morze Północne pomysłodawcy już na wstępie uzgodnili, że planowana wyprawa powinna:

1. – stworzyć warunki do kształtowania charakterów wchodzących w dorosłe życie młodych ludzi w warunkach wymagających wykazania się odpowiedzialnością, umiejętnością współpracy w grupie, odpornością fizyczną i psychiczną,
2. – umożliwić realizację elementów szkolenia instruktorskiego w zakresie wymagań stopnia podharcymistrza i harcymistrza, do których zalicza się też umiejętność organizowania tego typu wypraw,
3. – przeprowadzić praktyczne szkolenie żeglarskie w zakresie stopnia sternika jachtowego oraz sternika jachtowego morskiego,
4. – pomóc w integracji młodzieży harcerskiej z różnych środowisk i różnych organizacji w Polsce i Czechach (ZHP, ZHR, HPC). Wyprawa miała też stanowić okazję do przeżycia fascynującej przygody w morskich harcach o najwyższym stopniu trudności.

Uczestnikami rejsu, podzielonego na trzy etapy, mieli być instruktorzy harcerskich drużyn wodnych i żeglarskich skupieni w or-

ganizacjach harcerskich. Założono, iż warunkiem uczestnictwa będzie m. in. posiadanie minimum stopnia instruktorskiego (lub otwarta próba na przewodnika) i żeglarskiego stopnia żeglarza jachtowego (preferowany stopień sternika jachtowego) oraz praca w drużynie potwierdzona pozytywną opinią macierzystej Rady Drużyny. Do udziału w rejsie zaproszeni zostali także polscy harcerze z Czech (z Harcerskiej Drużyny Wodnej „Opty” w Czeskim Cieszynie).

Organizatorami wyprawy były Fundacja na Dobro Harcerstwa Górnośląskiego oraz Krąg Instruktorski przy 6 Harcerskiej Drużynie żeglarskiej w Rybniku. Wyszliśmy przy tym z założenia, że wg. Paragrafu 7 Statutu Fundacji jej celem jest: „działanie na dobro górnośląskiego harcerstwa przez tworzenie warunków dla samowychowania młodzieży według harcerskich ideałów i wypracowanych w ciągu 80-letnich dziejów zasad (w tym metody harców wodnych), wokół idei służby człowiekowi i Polsce, szczególnie w odniesieniu do Górnego Śląska, jego ludzi, przyrody, kultury i krajobrazu”, zatem fundacja ta, założona przez grupę instruktorów harcerskich w roku 1991, jest w pełni uprawniona do udzie-

lenia pomocy w organizacji wyprawy.

Patronat honorowy nad wyprawą przyjął Marszałek Województwa Śląskiego pan Jan Olbrycht. W Komitecie honorowym uczestniczyli także Prezydent Rybnika pan Adam Fudali. Medialny patronat nad rejsem pełniło Radio Katowice oraz „Dziennik Zachodni”, a także czasopisma lokalne ukazujące się w miastach, z których rekrutowali się u-

czestnicy. Utrzymywany stałe kontakt z patronami medialnymi umożliwił relacjonowanie wyprawy w prasie na bieżąco.

Ze względu na znaczny koszt wyprawy oraz założenie, iż możliwości finansowe instruktorów bądź ich rodziców nie mogą być kryterium uczestnictwa, poczynione zostały starania o pozyskanie sponsorów – głównie wśród firm komercyjnych (uwieńczone sukcesem). Listę pozyskanych darczyńców „Mokre Stopy” publikują na stronie 15.



Dane żeglugowe, dotyczące przebytej trasy, podziału wyprawy na etapy, warunków nawigacyjnych, składu poszczególnych załóg itp. uważny czytelnik znajdzie w niniejszej publikacji. Rejs odbyto na jachcie S/y Hajduk, PZ 808. Jest to jacht typu „draco”, dziesięcioosobowy, przystosowany do żeglugi bez ograniczeń, o powierzchni pomiarowej żagla 80 m². Długość jachtu 13 metrów, zanurzenie 2, 15 metra.

Poszczególnymi etapami dowodzili:

Bronisław Rduch, harcymistrz, jacht. kpt. ż. B., instruktor żeglarstwa
Eugeniusz Wróbel, harcymistrz, jacht. kpt. ż. w., instruktor żeglarstwa
Zygmunt Kroker, harcymistrz, jacht. kpt. ż. B., instruktor żeglarstwa

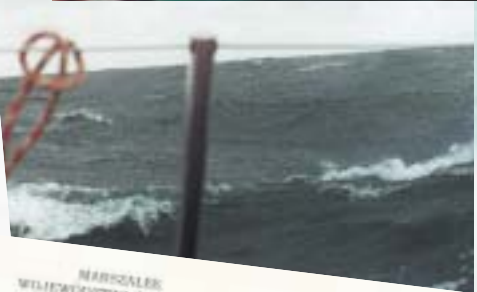


Współorganizator Wyprawy - Fundacja na Dobro Harcerstwa Górnośląskiego

Fundację ustanowiono w 1991 roku z inicjatywy górnośląskich instruktorów harcerskich, zarejestrowano 5. 12. 1991 i wpisano do Rejestru Fundacji pod pozycją 1876. Fundatorami są gminy: Bytom, Katowice, Pszczyna, Strumień, Żory, a także Związek Górnośląski, Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów oraz osoby fizyczne. Zgodnie ze Statutem organami Fundacji są: Zgromadzenie Fundatorów, Rada Fundacji oraz Zarząd. Przewodniczącym Rady Fundacji jest od samego początku do dziś dh Wojciech Czech, a Zarządem kierowali kolejno: Zygmunt Łukaszyk, Andrzej Szczeponek, Bronisław Rduch, Jan Lipniak i Kazimierz Rejdak. W okresie minionego dziesięciolecia udało się zgroma-

dzić wokół idei Fundacji wielu sojuszników i darczyńców, i w rezultacie dotrzeć z pomocą do kilkudziesięciu drużyn harcerskich, i środowisk młodzieżowych. Wśród dokonań Fundacji należy wymienić przede wszystkim nawiązanie kontaktów z przedstawicielami administracji publicznej, uruchomienie prac zarobkowych dla drużyn harcerskich, przeznaczonych na ich potrzeby, pomoc w organizacji oraz dofinansowanie przedsięwzięć harcerskich: zimowisk, biwaków, rejsów morskich i zatokowych, zawodów sportowych i imprez artystycznych, prowadzenie i organizację szkoleń i kursów instruktorskich, działalność wydawniczą (w tym pomoc w edycji miesięcznika „Mokre Stopy”), rozpropagowanie idei zdo-

bywania miana „Harcerskiej Drużyny Górnośląskiej”, wg. programu opracowanego przez Fundację. Najbardziej „widowskim” działaniem Fundacji jest coroczne organizowanie od 1995 roku imprezy terenowej pod nazwą „Mokre Stopy” z udziałem młodzieży nie tylko harcerskiej, odbywającej się na terenie „Żabiego Kraju” – między Pszczyną a Strumiem, nad Jeziorem Goczałkowskim. Fundacja na Dobro Harcerstwa Górnośląskiego nie jest związana z żadną z istniejących organizacji harcerskich, działa niezależnie i służy swą pomocą wszystkim młodym ludziom realizującym ideę i metodę harcerską, ze szczególnym uwzględnieniem tradycyjnej metody harców wodnych.




STOWZISKO POLSKIE WIOŚNIARSTWA
 ul. Dębowa 3
 41-243 Wisła Wielka
 tel. 071 73 00 01

Wisła, dnia 27 marca 2011 roku

**Fundacja Na Dobro Harcerstwa
 Górnośląskiego**
 ul. Dębowa 3
 41-243 Wisła Wielka

Niniejszym do pana z dnia 6 marca 2011 roku wyrażam zgodę na
 uczestnictwo w Kampanii Honorowej ekspedycyjno-wypożyczalniczej
 żeglarskiej honorowej na Molo Piława i Oczko Albatroski.
 Życzę powodzenia uczestnikom wspaniałej wycieczki w
 kierunku północnych wód Harcerstwa Polskiego.

Z poważaniem


PAŁACIKI NAJISZYBIEJ ROZWIJAJĄCY SIĘ W KRAJOWIE NAJISZYBIEJ ROZWIJAJĄCY SIĘ
 Katowice, dnia 18.04.2011r.



**Fundacja Na Dobro Harcerstwa
 Górnośląskiego**
 ul. Dębowa 3
 41-243 Wisła Wielka

Informujemy, że proszę jedyńcy obywateli
 w naszym kraju wyrażają zgodę na uczestnictwo
 w kampanii. Będąc ona polegała na przekazywaniu
 słuchaczy o tym przedsięwzięciu. Będziemy wdzięczni
 za przekazanie nam swoich danych kontaktowych
 w celu wyrażenia, czy oraz możliwościach
 kontaktu z jej uczestnikami.

Łacznicy podziękowań


**MARCELA
 WILKOWSKA ŚLĄSKIEGO
 JANA OLBRYCIEJ**

GM / 0722 / IMS / 2001

KATOWICE, 2011-02-22

**FUNDACJA NA DOBRO
 HARCERSTWA GÓRNOŚLĄSKIEGO
 WISŁA WIELKA**

Wardzo dziękuję za zaproszenie do przyjęcia udziału honorowego
 oraz organizowania przez Fundację IJESSE.
 Jest mi niezwykle miło, że mogę zostać zaliczonej do jej uczestników
 przedsięwzięcia. Jestem bardzo zainteresowana i wyrażam
 tu swoją zgodę i uczestnictwo.

Życzę wszystkim uczestnikom aby nasz czas nie przeszedł w
 mgnieniu oka i z przyjemnością uczestniczył.

Ciepło


PISMA PATRONÓW HONOROWYCH I OPIEKUNÓW MEDIALNYCH



Centralny Międzyzakładowy Komitet Harcerski, ul. Lipowa 46, 40-127 Katowice
 tel. 149 232 230, 231-24, fax + 49 232 231 99-40, e-mail: forum@ksh.org.pl
 88% członków



Kapitan Bronek Rduch, Tomek Rduch, I oficer Marian Tytko, Tomek Paseka, Michał Uherek w Cieśninie Sund



Z druhem Rduchem na morzu

Pierwszy etap rejsu

„Morze jest dla mnie żywiołem nieokreślonym. Gdy zachodzi słońce, ląd zostaje daleko za tobą i wiatr zaczyna wiać coraz mocniej – wiesz, że jesteś zdany wyłącznie na ten żywioł. Czujesz się malutki, ale nie sam.” – mówi Rafał o tym, co ciągnie go na morze.



Przed wyjściem ze Świnoujścia...

Przez cały czas trwania rejsu towarzyszył nam wiatr o sile od 5 do 8 stopni w skali Beauforta, fala była bardzo wysoka, a często padający deszcz, wraz z domieszczą słonej, morskiej wody, dostawał się za kołnierz sztormiaka. Było zimno. Ubrana w trzy polary, sztormiak, zimową czapkę i rękawiczki, uzbrojona w ciepłość i zapach morskiej przygody pojawiałam się na pokładzie w oczekiwaniu na trudną, nocną wachtę. – „Zwariowali” – wykrzyknąłby pewnie jakiś szczur lądowy. Tymczasem dla dziewię-

tki z nas nie był to pierwszy tego typu „wzbryk”. Jedynym nowicjuszem był druh z czeskiej drużyny harcerskiej wodnej „Opity”. „Tomek Paseka to człowiek, który nie będąc nigdy na morzu, potrafił świetnie odnaleźć się w nowej sytuacji.” – mówi Rafał. Wszystkie nowe i trudne wiadomości z zakresu sztuki żeglowania przyswoił sobie bardzo szybko, a co najważniejsze, okazał się odporny na chorobę morską. Reszta załogantów albo wcale nie schodziła pod pokład, albo po każdej wachcie – tak jak to robił Michał Uherek – pędziła szybko do koi i kładła się w niej w butach i ociekającym słońg wodą sztormiaku. Choroba morską dawała się we znaki, ale nasz kapitan, hm. Bronisław Rduch, dodawał nam otuchy i zapewniał, że przypadek ta mija z wiekiem.

Do trudności z chorobą morską dołączyły inne. Marzena Skóra: „Rejs był dla mnie niesamowitą szkołą charakteru. Nauczył wielu rzeczy, np. dochodzenia do porozumienia i kompromisów. Nieuniknione jest przecież to, że po dłuższym przebywaniu na tak małej powierzchni tworzą się pewne konflikty. Do tego dochodzą trudy związane z tym, jak się człowiek czuje”. „Rejs był niesamowitym doświadczeniem, pokazał mi, jak potrafię się sprawdzić współpracując z ludźmi” – twierdzi Rafał. Konfliktów jednak nie było dużo. Atmosfera była niesamowita. Pierwsza wachta (Ma-

rian Tytko, Tomek Paseka i Tomek Rduch) – zawsze zgrana – wytrwale szkoliła swoje umiejętności żeglarskie. Druga wachta również świetnie się dogadywała: „Myślę, że ja i Marzena zgraliśmy się świetnie, ponieważ czasami nie chciało jej się robić pewnych rzeczy, podobnie jak mi!” – mówi Rafał. Wachta trzecia (Adaś Woźnica, Michał Uherek i ja) – zawsze schorowana – poprawiała sobie nastrój dowcipami i dużą ilością przeróżnych piosenek. Na szczególną uwagę zasługuje nasz II oficer, Krzys Pawełek. Kukiem był niesamowitym i podchwytującym każdy nasz pomysł. Dzięki niemu jedliśmy racuchy z jabłkami, smażone ziemniaki z maślaną, łazanki z kapustą, a nawet prawdziwy niedzielny obiad – kluśki, jakieś mięso przypominające roladę i modrą kapustę.

W takim składzie i w dobrych humorach dotarliśmy do celu naszej wyprawy – norweskich fiordów. Wszyscy zgodnie twierdzą, że jest to niesamowite i jedno z najpiękniejszych miejsc, jakie kiedykolwiek widzieliśmy. Wysokie na kilkaset metrów skały urzekły nas swoją majestatycznością. Można było dopłynąć do nich praktycznie „na wyciągnięcie ręki”. Marzę o tym, by jeszcze raz tam popłynąć... i zostać trochę dłużej.

Mimo tego, że wszyscy jesteśmy żeglarzami, wszystkich zachwyciło jeszcze jedno wydarzenie. „Lot samolotem z Oslo do Warszawy i burza nad lotniskiem, która rozpuściła się przed naszym startem, a także widok zachodu słońca z perspektywy lotu ptaka” – twierdzi Rafał dodając jednak (jakby na usprawiedliwienie): „Zdecydowanie najlepiej wspominam czterogodzinną nocną wachtę w deszczu”.



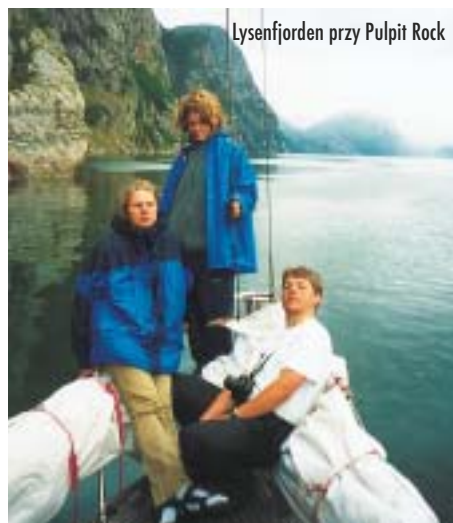
Natalia Łukomska

W drodze do Kopenhagi





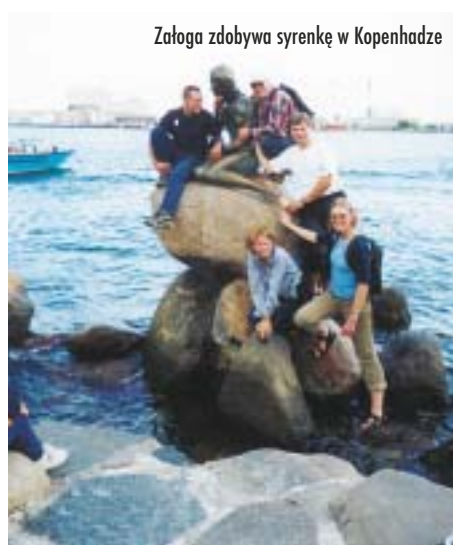
Kambuz serwuje same frykasy



Lysenfjorden przy Pulpit Rock



Wymiana załóg w Bergen



Załoga zdobywa syrenkę w Kopenhadze

Współorganizator rejsu – Krąg Instruktorów przy 6 Harcerskiej Drużynie Żeglarskiej im. Komandora Zbigniewa Przybyszewskiego w Rybniku

Rybnicka „6” po dwudziestu trzech latach od powstania „dojrzała” do stworzenia swojego Kręgu Instruktorów. Wielu instruktorów po rozpoczęciu aktywnego życia zawodowego, założeniu rodziny czy też jeszcze wcześniej wyjeździe na studia daleko poza rodzinny Rybnik, kończy liniową pracę w drużynie. Potrzeba dalszego uczestniczenia w życiu Drużyny, chociaż w okrojonym wymiarze, wystarcza by podjąć trud zawiązania Kręgu.

Po wielu rozmowach, ustaleniu celów, warunków przynależności itp. w dniu 19. 09. 1982 spotykamy się oficjalnie po raz pierwszy, przyjmujemy wcześniej opracowany Regulamin Kręgu i wybieramy dh hm Eugeniusz Wróbla na Komodora. Od 1. 12. 1990 nieprzerwanie do dnia dzisiejszego jego pracą kieruje, niżej podpisany – hm Bronisław Rduch.

Od tamtych dni, po złożeniu Zobowiązania Instruktorów harcerka czy harcerz „6” kontynuuje swoją pracę w drużynie a jednocześnie zostaje po akceptacji przyjęty do grona Kręgu. Po zakończeniu liniowej pracy w Drużynie wielu instruktorów pozostaje nadal w Kręgu jako seniorzy.

Po co Krąg istnieje? Po pierwsze dla „6” realizacja niektórych zadań przekracza możliwości samej Drużyny i wtedy jej Rada zwraca się o pomoc do K. I., do seniorów. W odwecie instruktorzy uczestniczą w organizacji imprez czy zbiórek Drużyny takich jak jubileusze Drużyny, rozpoczęcia Odrzańskiego Spływu Wiosennego, kursy specjalnościowe, akcja letnia czy Morska Akcja Szkoleniowa. Są opiekunami prób instruktorów dla swoich młodszych kolegów. Po drugie stanowi on dla instruktorów pole do dalszego działania i pracy z młodzieżą a także stwarza możliwość dalszego samodoskonalenia i rozwijania się tak intelektualnego

jak i fachowego w tym żeglarskiego. Po trzecie wreszcie pozwala przekazywać doświadczenia i wiedzę starszemu „6” swoim następcom a jednocześnie stoi na straży zachowania obranej drogi wychowawczej w drużynie i niezaprzaszczenia ponad czterdziestoletniego dorobku Drużyny.

Spotkania całości Kręgu odbywają się zasadniczo dwa razy do roku: tradycyjnie jest to zbiórka opłatkowo – noworoczna oraz z okazji rozpoczęcia OSW. Główna praca realizowana jest jednak w mniejszych grupach instruktorów i poświęcona jest zaspokojeniu bieżących potrzeb Drużyny lub realizacji własnych inicjatyw.

**Hm Bronisław Rduch kpt jacht.
Komodor Kręgu**



Odnaka „6” jest metalowym znaczkiem przedstawiającym stylizowaną szóstkę. Autorem projektu jest dh Wojciech Czech. Symbolika: Cyfra „6” jest tradycyjnym numerem drużyny. Kształt szóstki symbolizuje Rzeczpospolitą Polską, której harcerze pragną służyć. Dolne kółko wewnątrz cyfry to Jezioro Rybnickie, nad którym znajduje się stacja drużyny i które nadaje sens codziennej harcerskiej działalności. Górne (otwarte na zewnątrz) kółko symbolizuje Zatokę Gdańską, a górna część cyfry – Półwysep Helski, z którym związany jest bohater drużyny, dowódca Baterii Cyfłowej we wrześniu '39, kmdr Zbigniew Przybyszewski, zamordowany po wojnie przez władze komunistyczne.

Dane faktograficzne wyprawy



1) Wybór trasy wyprawy.

Trasa została wybrana tak, aby spełnić kilka ważnych i wzajemnie uzupełniających się warunków:

- a) Przebiegała w dużej części po wodach pływowych tzn. takich, na jakich występuje zjawisko pływów czyli znaczący dobowy ruch wody morskiej na wskutek oddziaływania słońca i księżyca. Pływanie jachtem po tego typu wodach wymaga wiedzy o tym zjawisku i konsekwencji jakie niesie ona dla żeglugi. Odbycie stażu morskiego na wodach pływowych i zdobycie potwierdzonej opinii kapitana wiedzy i doświadczenia jest jednym z warunków jakie musi spełnić żeglarz starający się o uprawnienia jachtowego sternika morskiego.
- c) Była różnicowana pod względem nawigacyjnym i meteorologicznym, obejmowała:
 - I) znacząco różne pod względem nautycznym i meteorologicznym akweny (Morze Bałtyckie, Morze Północne, Cieśniny Duńskie),
 - II) różnicowane nawigacyjnie wybrzeża (od płaskich i piaszczystych przez norweskie fiordy po skaliste wyspy oddzielające Morze Północne od Atlantyku)
 - III) różne charaktery portów (porty handlowe, rybackie, typowe żeglarskie mariny, porty ostronięte we fiordach, proste nieostronięte przystanie na wyspach i in.)
 - IV) pozwoliła na styczność z różnymi elementami gospodarki morskiej i problemów ekologicznych (rola Cieśnin Duńskich, przemysł rybny, turystyka, eksploatacja pól naftowych, żegluga promowa i in.).
 - VI) była interesująca pod względem turystycznym i kulturowym
 - VII) stanowiła poważne żeglarskie wyzwanie wymagające sprawdzenia się w trudnych żeglarskich warunkach w żegludze wymagającej wiedzy, umiejętności, doświadczenia i odporności.

2) Etap pierwszy.

- a) *Wyciąg z dziennika jachtowego*
Rozpoczęcie rejsu:
Świnoujście, 31. 07. 01.
Odwiedzone porty
Duńskie: Kopenhaga, Helsingor, Skagen
Norweskie: Kristiansand, Stavanger, Tau
Zakończenie rejsu: Bergen (Norwegia), 15.08.2001
W czasie 171 godzin płynięcia przebyto 750 Mm, postoju w portach 141 godzin.
- b) *Krótki opis trasy:*

Po dowiedzeniu do Świnoujścia żywności na wszystkie trzy etapy i wejściu na jacht okazało się że wymaga on sporej ilości prac związanych z naprawą takielunku i osprzętu. Z dwudniowym opóźnieniem, sobotnim świtem wyszliśmy na Bałtyk. Na pierwszą próbę dzielności załoga i jacht nie musiały długo czekać, bezpośrednio po kontroli na wodzie przeprowadzonej przez niemiecką służbę graniczną, nad Rugią pociemniało i nad nami z niewiarygodną prędkością, z masą uniesionej wody morskiej pojawiła się prawdziwa trąba powietrzna. Tylko ekspresowe zrzucenie wszystkich żagli uratowało nasz takielunek przed niechybną awarią. Po przejściu nawałnicy wiatr ustabilizował się ale poprzeczkę postawił bardzo wysoko. Już do końca rejsu zasadniczo wiało nam od 5 do 8 stopni B. (skromnie licząc). Z fasonem i w nieodłącznych sztormiakach po przejściu przez kanał Falsterbo i zaliczeniu gigantycznego „Euromostu” nad i pod Sundem w niedzielny wieczór weszliśmy na niecałą dobę do Kopenhagi. Zwiedzanie w pełnym słońcu kochającej rowery stolicy zrekompensowało nam trudy pierwszego przelotu. Zakup map dla nas i dla II - giego etapu dokonujemy od ręki (w Polsce realizuje się to zasadniczo inaczej - czytają dłużej i drożej). Jeszcze wieczorem wychodzimy, goniąc utracony w Świnoujściu czas, by nocą w tradycyjnej już ulewie zacumować w porcie u stóp „zamku Hamleta” w Helsingor. W samo południe we wtorek od strony Kattegatu oglądamy już z jachtu piękną bryłę monumentalnego zamczyska (porankiem spenetrowaliśmy go na piechotę). Stoi jak wartownia u wejścia do Sundu. Kolejny nasz cel, w drodze ku norweskim fiordom, to sławne Skagen ostatni port duński idąc z Bałtyku na północ; swoista brama na morze Północne. Pozostałości umocnień z II wojny światowej świadczą o kluczowym znaczeniu tego cypla w tamtych i wcześniejszych latach. Ten rybacki port ma aż trzy latarnie morskie, w tym jedną zabytkową w której źródłem światła był pałacy się węgiel. Mimo złych prognoz pogody SW -W 7 -8^oB, nota bene otrzymywanych z BBC (z internetu a dalej za pomocą SMS) za pośrednictwem Dh Wróbla, śledzącego w Polsce nasze płynięcia, w czwartek rano tniemy już fale Skaggeraku. Zalewani na zmianę przez ulewę i wchodzącą na pokład falę twardo halsujemy w stronę południowego wybrzeża Norwegi. Nie narzekamy bo i tak jest lepiej niż w drodze do Skagen, gdzie ulewa ograniczająca widoczność do 100 metrów potrafiła zmywać nasz piękny teakowy pokład przez 6 godzin non stop. W piątek po południu, dumni z siebie, osiągamy główki porty Kristiansand. Suszenie ubrań, uszczelnianie jachtu, przegląd jedzenia to nasze główne zadania na pierwsze godziny

postoju w tym ślicznym miasteczku. Gdy następnego dnia opuszczaliśmy deszczowy rejon Skaggeraku chwilą zadumy i modlitwy przywołałmy harcerzy z s/y „Bieszczady” którzy pozostali na wiecznej wachcie. W niedzielną noc, schowani w głębokim fiordzie, przy temperaturze nie przekraczającej 10^oC. wchodzimy do Stavanger. Następne trzy doby żeglujemy, uzbrojeni w zakupione w Kopenhadze mapy, po niepowtarzalnych fiordach które to w sposób szczególnie wyróżniają Norwegię od innych krajów. Górzącą nad Lysefjorden 600-metrową skałę „Pulpit Rock” oglądamy z poziomu wody. Po krótkich parogodzinnych postojach nocnych w Tau oraz w nienazwanej przygodnej przystani, docieramy do Bergen - godz. 09:30 jak zwykle w ulewie pada ostatnia komenda: cumy na ląd. W kolejnym - ostatnim dniu po pełnym całkiem nowych wrażeń, przy jeździe samochodami do Oslo wracamy samolotem do kraju. Dla nas zakończył się rejs który był wielką wygraną próbą dla wszystkich jego uczestników. Wyprawa trwa dalej.

3) Etap drugi.

- a) *Wyciąg z dziennika jachtowego*
Rozpoczęcie rejsu:
Bergen (Norwegia), 15. 08. 01.
Odwiedzone porty: Lerwick (stolica Szetlandów, najbardziej na północ wysunięte miasto Wielkiej Brytanii) Fair Isle (przystań na małej wyspce w połowie drogi między Szetlandami i Orkadami) Kirwall (stolica Orkadów, wysp należących do Szkocji)
Zakończenie rejsu: Bergen (Norwegia), 28. 08. 01.
W czasie 164 godzin płynięcia przebyto 745 Mm, postoju w portach 136 godzin.
- b) *Krótki opis trasy:*



Osiemnastowieczna brytyjska mapa nawigacyjna rejonów Szetlandów i Orkadów. W środku nasza znajoma wysępka Fair Isle.

Sklarowany jacht wypłynął z Bergen w gwałtownie zmieniających się warunkach atmosferycznych: od pięknego słońca po gradobicie w zupełnych ciemnościach. Po opuszczeniu fiordów i wybrzeża norweskiego kapitan przyjął kurs na zachód, przecinając Morze Północne z zamiarem dopłynięcia do Wysp Szetlandzkich, a w razie sprzyjającej pogody dalej do Wysp Owczych. Po trzech dobach płynięcia

w bardzo różnych warunkach (słońce, deszcz, przelotne ulewy, wiatr o sile sztormu, chwile złowrogiej ciszy w centrum niżu, wreszcie też chwile przyjemnej żeglugi,...) i wytrzymałam halsowaniu pod wiatr zaoczono skaliste wysokie wybrzeże Wysp Szetlandzkich. Dla całej załogi (z wyjątkiem kapitana) ten etap rejsu miał także znaczenie symboliczne - przekroczenie jachtem południka Greenwich. Prognoza pogody zapowiadała silny sztorm (9⁰B) nadchodzący z Wysp Owczych. Stolica Wysp Szetlandzkich Lerwick jest dobrym portem schronienia. Czekając na lepszą pogodę załoga zwiedzała miasto, odbyła też towarzyski mecz piłki nożnej z młodzieżą z lokalnego klubu sportowego. Następnego dnia wykorzystując chwilową poprawę pogody wypłynięto i pod osłoną wyspy załoga doświadczyła wspaniałej (choć lodowatej) żeglugi przy silnym wietrze i stosunkowo małej fali. To był prawdziwy smak żeglarstwa. Po kilku godzinach płynięcia powrócono do portu Lerwick - poza osłoną wysp warunki były bardzo sztormowe, zaś odebrana prognoza pogody na następnę

stolicy kolejnego archipelagu szkockich wysp - Orkad. Nawigacyjnie wejście interesujące - silne prądy pływowe w wąskich przesmykach między wyspami prowadzącymi do tego niewielkiego miasteczka wymagają precyzyjnego obliczenia, kiedy prąd płynąć będzie w korzystnym na nas kierunku. Z Kirwall w poprzek Morza Północnego kapitan kieruje jacht z powrotem do portu Bergen - stolicy norweskich fiordów. Po kolejnych trzech dobach płynięcia, nocnej żegludze przez pole naftowe wśród potężnych wież wiertniczych i szaleńczej końcówce - ponad 10 węzłów prędkości przy postawionym jedynie małym przednim żaglu zamykamy naszą pętlę i cumujemy w Bergen przy nabrzeżu w centrum miasta.

4) Etap trzeci.

a) Wyciąg z dziennika jachtowego

Rozpoczęcie rejsu: Bergen, 28. 08. 01
Odwiedzone porty
Norweskie: Tau, Stavanger, Kristiansand,
Duńskie: Skagen, Kopenhaga, Helsingor
Zakończenie rejsu: Świnoujście, 09. 09. 01.
W czasie 180 godzin płynięcia przebyto 798 Mm, postoju w portach 114 godzin.

b) Krótki opis trasy:

Z Katowic do Oslo załoga dotarła drogą lotniczą, dalej, do Bergen podążyła wynajętymi samochodami. Po opuszczeniu Bergen i fiordów norweskich jacht trafił na silne południowe wiatry, co zmusiło do utrzymywania długich, ostrych halsów, wynoszących daleko w morze. Długie miarowe fale, odmienne od bałtyckich źle wpływały na samopoczucie załogi. Odpoczynkiem był postój w porcie Tau i piesze wędrowki po skałach otaczających fiordy z zaliczeniem słynnej Pulpit Rock. Na terenach wodnych wiodących z Morza Północnego do Bałtyku rejs dostarczał wielu emocji z powodu trudności nawigacyjnych: poszarpana linia brzegowa, liczne wysepki, niezbędna szczególnie ostrożność przy przechodzeniu cieśnin Skaggerak i Kattegat w których panuje wielki ruch statków i kutrów. Za Skagen i Kopenhagą, po wejściu na Bałtyk w nocy natrafiliśmy na wiatr północny o sile 8⁰B. Jacht płynął chwilami z prędkością 10 węzłów. Duże szczęście, że wiało z północy kierując nas dokładnie tam, gdzie chcieliśmy płynąć, bez konieczności zawijania do portów, a przecież przez kilka dni obowiązywał zakaz wychodzenia z portu. s/y Hajduk jest bardzo dzielny i dobrze przystosowany do morskich regat. W przewidzianym terminie 9 września dotarliśmy do Świnoujścia gdzie zdaliśmy jacht.

5) Jacht

Rejs odbył się na jachcie „Hajduk” wycarterowanym od szczecińskiego klubu „Pogoń”. Jest to drewniany sloop o powierzchni ożaglowania 80 m². Załoga liczy może maksymalnie 10 osób i jest zorganizowana w trzy wachty nawigacyjne, które w rytmie 4-godzinnym pełnią całodobową służbę. Jacht posiada pomocniczy silnik Volvo Penta (o niewielkiej mocy), oprócz klasycznych pomocy nawigacyjnych wyposażony jest w elektroniczny log oraz sondę, radiostację UKF, navtex oraz odbiornik nawigacji satelitarnej GPS.

Fair Isle

Water and ferries are available in Fair Isle. An air and ferry service also operates between the island and Shetland's Mainland.

The distance by land and ferry to major ferry services and harbours is 100 miles.



Harbour data	
Position	59 32'N 01 38'W
Chart Reference	2622
North Coast of Scotland Pilot Book	sections ref 2.23 to 2.31
Bathymetry	50 metres
Water Depth	4.0 metres
Tidal Data	MHW = 3.7 MLLW = 2.0 MLWS = 3.8 MLLWS = 1.4
Total References	Appendix Five of high water from Lerwick + minus 0.25

Przystań na Fair Isle. Strona z popularnego przewodnika turystycznego, na nasze potrzeby używaliśmy profesjonalnej lacji.

dwa dni budziła nieklamany respekt. W porcie Lerwick załoga poznała istotę pływów - w ciągu doby dwukrotnie poziom morza podnosił się i opadał o ponad 2 m. Zmuszało to do stałej kontroli i regulacji cum i springów - także w nocy. Ze względu na warunki atmosferyczne i uwarunkowania czasowe kapitan zrezygnował z płynięcia na Wyspy Owcze i skierował jacht na południe w kierunku małej wysepki Fair Isle, leżącej w połowie drogi między Szetlandami a Orkadami. Wyspę zamieszkuje ok. 70 osób i wielokrotnie więcej owiec. Wyspa jest miejscem odpoczynku wędrujących ptaków i dlatego znajduje się na niej obserwatorium ptaków. Malutki porciek (a właściwie przystań) ukryty w naturalnej zatoczce otoczonej licznymi skałami i rafami dostępny jedynie przy dobrych warunkach pogodowych był największym w czasie tego rejsu wyzwaniem dla kapitana. Zjawiska pływów powodują tutaj nie tylko różnice poziomu morza ale przede wszystkim silne prądy opływające wyspę, o prędkości przekraczającej 4 węzły. Po krótkim pobycie na tej pięknej swoją surowością wyspie następną dobą płynięcia doprowadza załogę do portu Kirwall,

W rejsie uczestniczyli:

Lista załogi I etapu wyprawy:

kpt. jacht. ż. B. Bronisław Rduch kapitan/komodor Kręgu Instruktorskiego 6 HDŻ
j.s.m. Marian Tytko I oficer/wymagana kadra, st.j. Tomasz Rduch I wachta/wychowanek 6 HDŻ, Tomasz Paseka I wachta/przyboczny DW z Czeskiego Cieszyna, st.j. Krzysztof Pawełek II oficer/Krąg Instruktorski 6 HDŻ, st.j. Marzena Skóra II wachta/Krąg Instruktorski 6 HDŻ, st.j. Rafał Makulik II wachta/przyboczny-gospodarz - 6 HDŻ, st.j. Adam Woźnica III oficer/Krąg Instruktorski 6 HDŻ, st.j. Natalia Łukomska III wachta/przyboczna - 6 HDŻ, ż.j. Michał Uherek III wachta/z-ca załogowego - 6 HDŻ

Lista załogi II etapu wyprawy:

kpt.jacht.ż.w. Eugeniusz Wróbel kapitan/członek Kręgu Instruktorskiego 6 HDŻ, v-ce przewodniczący Rady Fundacji, Grzegorz Wróbel, I oficer/przyboczny, Jan Drobny, członek I wachty/członek Rady Fundacji, Marcin Jokel, członek I wachty/przyboczny-załogowy, Maria Wróbel, II oficer/członek Kręgu Instruktorskiego, Instruktor Zespołu Pilota, Agnieszka Malinowska, członek II wachty/przyboczna-załogowa, Małgorzata Wróbel, członek II wachty/przyboczna, Marcin Talarek, III oficer/drużynowy, Marcin Adamczyk, członek III wachty/przyboczny, Maciej Chmieliński, członek III wachty/przyboczny-załogowy

Lista załogi III etapu wyprawy:

kpt. jacht. ż. B. Zygmunt Kroker kapitan/członek Kręgu Instruktorskiego 6 HDŻ, st.j. Janusz Koper, I oficer/drużynowy drużyny wodnej w Żorach, st.j. Magda Morys /Instruktorka, ż.j. Maciek Kulosa/zastępowy, st.j. Radek Parma II oficer/członek Kręgu Instruktorskiego 6 HDŻ, st.j. Kasia Herman/członek drużyny, st.j. Irena Herman/członek drużyny, st.j. Jarek Nieszporek III oficer/przyboczny, st.j. Kasia Soroka/przyboczna, ż.j. Maciek Wiosna/przyboczny, bosman drużyny



Śpię sobie spokojnie w koi. Nagle czuję energiczne szturchanie. Białe światło latarki oślepia mnie i w tym samym momencie słyszę głos: „Maciek, masz wachtę, wstawaj!”. Gramolę się powoli z ciepłego śpiwora, by wyjść na dek. Stanie za sterem cztery godziny, szczególnie w nocy, to kiepska perspektywa. Ubieram się jak na zimową zawieruchę (a to przecież wakacje, a nie ferie): wełniany sweter, kalesony, czapka, rękawiczki i obowiązkowo nieprzemakalny sztormiak. Pogoda nas nie rozpieszcza. Więcej sil-

dziobu. Śliski pokład wciąż ucieka mi spod nóg. Łapię ściągany kawał materiału, aby nie wpadł do wody. Ten jednak ciągle wyrывa mi się z rąk, jakby chciał odfrunąć, a mnie przy okazji porwać ze sobą. Dobrze, że jestem przypięty. Mokry od deszczu żagiel ląduje w końcu pod pokładem. Teraz trzeba założyć nowy – mniejszy. Ciemno, mokro, zimno i na dodatek kołysze jak na karuzeli. Jak w takich warunkach cokolwiek zrobić? A prze-

jak tu będzie ciężko zabrałbym ze sobą łańcuch”. Na horyzoncie widać już ląd – najbardziej na północ wysunięte wyspy Wielkiej Brytanii. Ich wysokie skaliste brzegi (bez ani jednego drzewa), pokryte trawą, wrzosem i małymi plamkami, sprawiają wrażenie niedostępnych i surowych. Owe plamki, to owce, których jest tutaj więcej niż ludzi, bo 330 000.

W Lerwick – głównym porcie na Szetlandach – spędzamy aż dwa dni, aby poczekać sztorm. Pierwszą czynnością po wyjściu na ląd jest „odwiedzenie” prysznicy, ponieważ wszyscy (10 osób załogi) lepią się od stoniej morskiej wody. Potem przychodzi czas na zwiedzanie miasta (a właściwie miasteczka). Szare, posępne domy, zbudowane



PRZEZ MORZE PÓŁNOCNE

Drugi etap rejsu



ny, przenikliwy wiatr (6B), termometr pokazuje 8°C i w dodatku zanoszą się na deszcz. Jacht kołysze się na falach, wpuszczając na pokład od czasu do czasu spienioną morską wodę. Aby nie wypaść za burtę przypinam się specjalnymi szelkami do pokładu. Znalazienie się w nocy za burtą to prawie jak skok w przepaść. Szczególnie, że jacht płynie szybko.

Zaczyna padać. Zaciągam mocniej kaptur. Śpiącymi oczyma wpatruję się na chybotzącą się przede mną podświetloną tarczę. To kompas, który pozwala utrzymać kurs – kurs na Szetlandy.

Przywiewa coraz mocniej. Decyzja: zmiana żagla. Trzymając się czego mogę, czółgając się prawie, przemieszczam się w stronę

cież żagiel trzeba postawić... Po pół godzinie robota jest skończona. Wracam z powrotem za ster. Po drodze jednak wychylam się za burtę i oddaję cześć Neptunowi – choroba morska nikogo nie oszczędza (oprócz kapitana). Mnie niestety tym razem dopada szczególnie. Czuję się fatalnie ale pocieszam się faktem, że trudne warunki nie mogą trwać wiecznie. Kończy się moja wachta. Za ster wchodzi ktoś inny. Schodzę pod pokład i w mokrym sztormiaku kładę się do koi. Teraz liczy się tylko to, aby jak najszybciej zasnąć...

Trzecia doba w morzu. Jest ciężko. Maurycy (jeden z załogantów) tak to podsumowuje: „gdybym wiedział,

wyłącznie z kamienia, świadczą o oryginalności tego miejsca. Ludzie są tu jednak pogodni i życzliwi.

Po pobycie w Lerwick czas znowu wyjść w morze. Teraz cel stanowią Wyspy Owczce. Jednak na skutek złego kierunku wiatru i braku czasu odwiedzamy tylko położone na południe od Szetland Orkady oraz małą wyspę Fair Isle. W drodze towarzyszą nam foki oraz ścigające się z jachtem delfiny. Raz po raz wyskakują z wody, pokazując swoje masywne cielska. Przepluwają pod jachtem, płyną tuż obok nas, strasząc wystającą czarną płetwą.

Po jednodniowym pobycie Orkady żegnają nas „majestatem groźnych skał”, jak było w jednej z żeglarskich piosenek. Znowu czujemy smak pełnego morza – Morza Północnego. Wracamy do portu, z którego wyruszyliśmy – do malowniczego norweskiego Bergen. Pogoda i wiatr tym razem nam sprzyjają. Trzy dni bez twardego lądu mijają szybko. Do kołysania wszyscy są już przyzwyczajeni.

O wschodzie słońca wchodzimy we fiordy. Czujemy się między nimi jak w kleszczach

trolla. Norwegia wita nas ulewny deszczem. To tutaj zupełnie normalne, szczególnie w Bergen.

Tak kończy się moja morska przygoda – przygoda, która nauczyła mnie pokory, wytrwałości i odpowiedzialności. Pokory wobec morza, wytrwania w trudnych warunkach oraz odpowiedzialności za ludzi. „Szkoła doświadczenia kosztuje, ale żadna inna nie potrafi lepiej wykształcić człowieka” (B. Franklin). To najlepsza puenta.



Maciek Chmieliński

„Znów popłynę na morze”

Drugi etap rejsu

Już pierwszego dnia, piętnaście minut po wypłynięciu z norweskiego portu Bergen, piorun potaskotał maszt i stalowe olinowanie naszego wycarterowanego jachtu żaglowego „Hajduk”. Pobzykał bez troski nad uchem kapitanowi stojącemu za kołem sterowym tuż przy achtersztaku. Kapitan bzykania się nie boi, choć takie bzykające bzykanie nie bzyka bez powodu. Nie wspominając o grzmotach towarzyszących temu elektrycznemu wyładowaniu i obfitych opadach deszczu, które znosiliśmy ze stoickim wręcz spokojem. W końcu ten rejs był spełnieniem naszych marzeń. Drugiego dnia stęzał wiatr i osiągnął siłę 8 stopni w skali Beauforta, zasługując sobie tym samym na miano sztormu.

Nad nami przewalały się groźnie piękne kłębiaste chmury burzowe, a pociem-

nię o znaczącym refrenie: „Gdy mnie kiedyś spyta ktoś, czy mnie z morzem łączy coś – to każdemu wtedy powiem, mam już morza dość”.

Jako drugi oficer odpowiedzialny za zaprowiantowanie bardzo miło wspominałem te pierwsze dni, ponieważ zapasy jedzenia zostały nienaruszone, a załoga żywiła się wyłącznie pieczywem „Wasa”, pełniącym u nas rolę tradycyjnych sucharów.

Trzeciego dnia ujrzeliśmy ląd. Nadzieja wlała się w nasze serca a morale załogi zaczęło rosnąć w postępie geometrycznym. W pobliżu toru podejściowego do szetlandzkiego portu Lerwick dotarliśmy w środku nocy, ciemnej na oko wykol. Kapitan zdecydował, że ze względów bezpieczeństwa do portu

wejdziemy wraz z pierwszymi promieniami słońca, czyli za jasności. Cztery godziny mojej wachty, od północy do czwartej nad ranem, upłynęły mi na pływaniu tam i z powrotem wzdłuż upragnionego brzegu. Sytuacja ta wydała się moim dwóm współtowarzyszkom i mnie, dosyć zabawna.

Z wysokiej skały ciepło błyskała ku nam latarnia Bressay, a dalej, w nieprzeniknionym mroku, lśniły setki światełek. W jasno migających domkach, w ciepłutkich i suchych łóżeczkach zasypiali ludzie, nie doceniając danego im szczęścia. My, odziane w kilka warstw ubrań, w krępujących ruchy, mokrych sztormiakach, gumowcach, czapkach i rękawiczkach, szczerkałyśmy zębami z przejmującego zimna. Dodatkowo, bardzo, ale to bardzo chcieliśmy spać.

Port Lerwick zachwyił nas swoją przytulną, rybacką atmosferą. Zwiedzając to miasto, zbudowane na jednej z należących do Szkocji wysp szetlandzkich, podziwialiśmy średniowieczną architekturę opatuloną otwianymi chmurami. Musimy się również pochwalić, że rozegraliśmy międzynarodowy mecz piłkarski z miejscową reprezentacją, który prawie wygraliśmy. (W każdym bądź razie to my wbiliśmy większość goli, a w czyją bramkę to już sprawa drugorzędna).

Kolejnym celem naszej wędrowki była mała wysepka Fair. W wąskiej przesmyce portu wpłynęliśmy wieczorem następnego dnia, aby w pro-

mieniach zachodzącego słońca podziwiać strome skaliste klify, bezdrzewne wrzosowiska i białe plamy owiec rozrzucone na zielonych połaciach wyspy. Spotkaliśmy też ornitologa opiekującego się istniejącym tu Brytyjskim Obserwatorium Ptaków, który akurat trzymał w rękach skrzydlatego migranta z Afryki Południowej.

Podczas naszego dwutygodniowego rejsu, witani szkocką muzyką wpłynęliśmy również do portu Kirkwall na wyspach Orkadach. Obserwując z daleka ich



Praca przy żaglach

niate z gniewu morze rozjaśniała biel spienionych fal. Morze Północne witało nas energicznym uściskiem zielonej głębi, gwałtownym potrząśnięciem wyciągniętej ręki (wraz z całym korpusem ciała) i fanfara grającego na wantach wichru.

Dziesięcioosobowa załoga, czyli my, nie oswojeni jeszcze z morskim kołysaniem, a co dopiero z takimi sztormowymi wstrząsami, cierpliwie znosiliśmy drobne niedogodności związane z pewnym stanem fizjologicznym, powszechnie znanym pod nazwą „choroba morska”. Po zejściu z czterogodzinnej wachty załoganci z westchnieniem ulgi kładli się na pokładzie, przypinali szelkami bezpieczeństwa do budzących zaufanie części jachtu i leżąc półprzymkniętymi na burcie nucili sobie żeglarską szan-



Praca w kabuzie

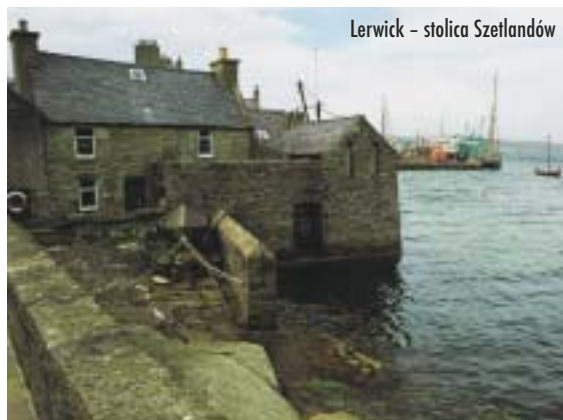
płaską linię brzegową, nie mogliśmy się dziwić tej radykalnej zmianie tak spójnego i dzikiego dotychczas krajobrazu.

W powrotnej trzydobowej żegludzie do Bergen doświadczyliśmy całej gamy wiatrów o różnej sile i towarzyszącej im oprawie przepięknych chmur. Nie ominęła nas też cisza morska, podczas której śpie-



Przed wyspą Fair

waliśmy szanty przy wtórze gitary III oficera. Tyle, że pod koniec rejsu zmieniliśmy nieco repertuar. „Znów popłynę na morze, kiwać się między falami” niosło się aż po daleki horyzont.



Lerwick – stolica Szetlandów

Maria Wróbel

II-ga wachta 3-go etapu



Z trollami w powietrzu, wodzie i na lądzie

Z hm Zygmuntem Krokerem – kapitanem III etapu wyprawy żeglarskiej górnośląskich wodniaków rozmawiała załogantka Katarzyna Herman.

Katarzyna Herman: Pierwszy raz spotkailiśmy się załogą w harcówce drużyny na początku wiosny. Każdy z nas był ciekaw, co przyniesie planowana wyprawa i jaka będzie trasa rejsu. Co zdecydowało o jej wyborze?

Zygmunt Kroker: Jako ostatni z etapów rejsu dysponowaliśmy dwoma tygodniami na przepłynięcie z Bergen w Norwegii do Świnoujścia, gdzie zdawaliśmy jacht. Chciałem, byście mogli zwiedzić po drodze jak najwięcej ciekawych portów ale i doświadczyć nawigacyjnie interesujących akwenów. Z tego i czasowych względów wybraliśmy drogę przez bałtyckie cieśniny. Nie obawiałem się o Wasze wyszkolenie, gdyż każdy z Was miał już za sobą mor-

że sam będę sobie sterem, żeglarzem, okrętem, jednak nie trwało to długo. Do końca rejsu dzielnie spełnialiście swoje obowiązki. Myślę, że była to jedynie pierwsza reakcja na nowe warunki morskie, odmienne od tych panujących na Bałtyku.

Zgadza się, choć bardzo wtedy tęskniliśmy do stałego lądu i pieszych raczej niż żeglarskich wędrówek.

I już niedługo wszyscy je mieliśmy. Gdy wpłynęliśmy pomiędzy najwyższe fiordy Norwegii nie mogłem odmówić Wam przyjemności wspięcia się na nie. To była piękna wędrówka na szczyty wznoszące się 600 metrów ponad miejsce naszego postoju w Tau. Wspinaliśmy się wspólnie wśród skał i wodospadów, by dotrzeć do wyjątkowego miejsca nazywanym Pulpit Rock. To płaska, kwadratowa półka, wisząca nad wodami fiordów, z której rozciąga się widok na odległe lodowce, jak i wcinające się między nie języki morskich zatok.

Baliliśmy się nieco podchodzić do brzegów tej platformy. Szkoda jedynie, że nie zdążyliśmy wrócić do jachtu wieczorem, by podплыnąć pod nasz klif, zobaczyć go od dołu. Ale następne dni były również pełne wrażeń.

Zgadza się, prowadzenie jachtu wzdłuż tak poszarpanej linii brzegowej daje dużo emocji. Trzeba być bardzo ostrożnym w ocenie odległości, wytyczaniu kursu pomiędzy wysepkami, właściwie czytać mapę. Ponadto, jak to się stało w Christiansand, może się okazać, że światła podejściowe do portu uległy zmianie. Nie trudno wtedy o nieszczęście.

To było niedaleko miejsca zatonięcia jachtu „Bieszczady”

Tak, w tym smutnym miejscu przebiegają tory wodne wiodące z Morza Północnego do Bałtyku. Dobra obserwacja w czasie pełnienia wachty jest tam szczególnie niezbędna. Sami zauważyliście, że przejście jachtem przez cieśniny Skaggerak i Kattegat wymaga dużej rozwagi i ostrożności w mijaniu napotkanych statków. **Najwięcej naliczyliśmy ich koło Skagen, w większości były to promy i kutry rybackie. Tam słuchaliśmy już niemieckiej prognozy pogody.**

To jedna z najlepiej przygotowanych wiadomości tego typu dla żeglarzy. Cieszę się, że mimo początkowych trudności szybko nauczyliście się z nich korzystać.

I wykorzystać wyuczone słowa w portach Danii. Gdy tylko zawinęliśmy do Skagen odczuliśmy, że to już zupełnie inny kraj. Potwierdziła to również wizyta w Kopenhadze.

Nie tak zupełnie inny, choć z pewnością ucieczyliście się z jego ciepłego klimatu. Ciekaw byłem charakteru Kopenhagi, gdyż nigdy w wcześniej tam nie zawitałem. Jestem nią zauroczony. To tętniące życiem miasto nie pozbawiło się swego nadmorskiego charakteru. Nawet go podkreśliło łącząc się z Oslo imponującym mostem, który mogliśmy obserwować z pokładu jachtu. Szeregi elektrowni wiatrowych, stojące pośrodku cieśniny, znaczą również o dbałości o ekologicznie czyste otoczenie duńskiej stolicy. Samo miasto jest dla turystów bardzo przyjazne, ze swą barwnie ruchliwą starówką oraz kanałami, dzięki którym mogliśmy nocować na jachtach w jej centrum. Pamiętaj jazdę na rowerach?

Oczywiście! Żółtymi rowerkami, do wypożyczenia na każdej ulicy, dotarliśmy do symbolu Kopenhagi – półnagiej Syrenki. Pierwszy oficer na jej widok wpadł do wody i mało brakowało by utopił kamerę. Miłym wspomnieniem było też pyszne sałatowe śniadanie, które przydało się by przetrzymać podróż powrotną do Świnoujścia.

Nie spodziewaliśmy się, że po zwiedzeniu pobliskiego zamku i nocne wyruszenie w podróż powrotną, tak bardzo zmienią się warunki na morzu. Wiatr, dotychczas południowy, zmienił swój kierunek nad ranem na północny o silę 8°B.

I jacht pokazał na co go stać. Nigdy przedtem nie płynęłam z prędkością 10 węzłów! Prawda, niewiarygodnie szybko dopłynęliśmy do Świnoujścia. Jacht jest bardzo dzielny i dobrze przystosowany do morskich regat. Płaski dek i wysokie burty sprawiły, że mimo silnego wiatru mogliśmy czcić wpływienie na Bałtyk dobrymi posiłkami. Duże szczęście, że wiatr wiał z północy. Pokierował nas dokładnie tam, gdzie chcieliśmy płynąć. Przez następne dni obowiązywał przecież zakaz wychodzenia z portu.

z portu. Ale cieszyliśmy się, że udało się nam przeżyć i s f i l m o w a ć szorst!

Życzyc wszystkim takiego obrotu sprawy. A przede wszystkim jego uniknięcia.

Do domu wracaliśmy już pociągami, delektując się spokojnym snem. Wkrótce jednak pojawił się, jak co roku, żal rozstania i tęsknota za morzem. Czy Fundacja planuje już podobne rejsy w przyszłym roku?

Myślimy o przygotowaniu harcerskiej wyprawy na „Zawiszy Czarnym” we wrześniu przyszłego roku. Chcemy podobne przeżycia dać jak największej liczbie harcerzy. Dzięki pomocy sponsorów mogliście doświadczyć wspaniałej przygody uczącej przyjaźni, odpowiedzialności i żeglarstwa. Miejmy nadzieję, że przyszłego lata śląska młodzież odnajdzie je na pokładzie pięknego harcerskiego jachtu.

Dziękuję bardzo za rozmowę.



skie rejsy. Zamierzeniem Fundacji było danie Wam okazji do dobrego szkolenia żeglarskiego, zawarcia przyjaźni i przeżycia morskiej przygody.

Jakie były Druha wrażenia po przyjeździe do Bergen?

Bergen to piękne, hanzeatyckie miasto, mające wiele wspólnego z Gdańskiem. Posiada wspólną, drewnianą zabudowę starówki z żurawiami i spichlerzami, która podkreśla handlowe znaczenie tego miasta w przeszłości. Bergen jest jednak bardziej surowe od miast naszego wybrzeża. Mieliśmy duże szczęście rozpoczynając nasz rejs w słońcu i przy dobrej pogodzie. Jednak deszcze towarzyszące temu miejscu przez trzy czwarte roku mocno kształtują tamtejszą przyrodę i architekturę. Barwy miasta dodaje mieniące się kolorowym drewnem stare miasto – Bryggen, jak i stragany pełne niespotykanych u nas owoców morza.

Wyplęliśmy na Morze Północne przez fiordy dające dobre schronienie od wiatru i fale. Jednak pełne morze przyniosło wiele niespodzianek.

Dużym zaskoczeniem było utrzymywanie się południowych wiatrów z kierunku naszego płynięcia. Zmuszało to nas do utrzymywania długich, ostrych halsów, wynoszących daleko w morze. **Jego miarowe fale dały się nam mocno we znaki.**

I to było dla mnie drugą niespodzianką. Wiatry ani fale nie były bardzo mocne, komfort płynięcia poza ostrym kursem mieliśmy zapewniony. A jednak niemal cała załoga błagalnymi spojrzeniami prosiła o powrót do zdrowia i statecznego życia. Obawiałem się przez moment,



Służba prasowa rejsu w ścisłej współpracy z patronami medialnymi dbała o informowanie słuchaczy radio i czytelników gazet jak przebiega wyprawa. Regularnie ukazywały się więc artykuły ilustrowane zdjęciami w następujących tytułach:

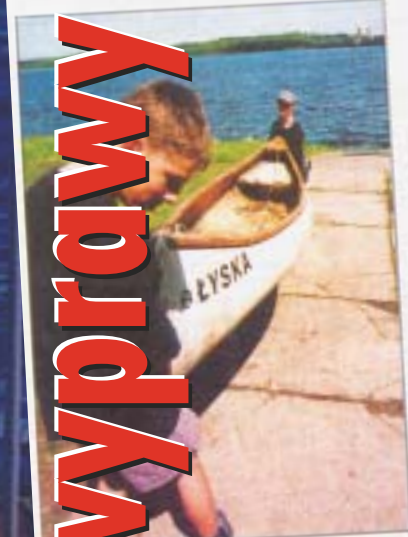
1. Nowiny Rybnickie z 16.05.2001 – „Pod Żaglami” str. 7
2. Dziennik Zachodni z 18.06.2001 – „Harcerskie żagle” str. 12
3. Gazeta Rybnicka z 07.08.2001 – „Żegluj, żegluj żeglarzu” str. 31
4. Głos Ludu (Czeski Cieszyń) z 07.2001 – „Tomasz Paseka wyrusza na podbój oceanu”
5. Nowiny Rybnickie z 8.08.2001 – „Pomyślnych wiatrów” str. 1 i 3
6. Dziennik Zachodni z 21.08.2001 – „Kurs na Wyspy Owcze” str. 6
7. Głos Ziemi Cieszyńskiej (Czeski Cieszyń) z 27.08.2001 – „Rejs Paseki”
8. Nowiny Rybnickie z 5.09.2001 – „Morska przygoda” str. 7
9. Dziennik Zachodni z 7.09.2001 – „Na sztormowym foku” str. 5
10. Dziennik Zachodni z 7.09.2001 – „Harcerskie żagle” str. 1, wyd. lokalne „Kurs na Faroe” str. 17
11. Gazeta Rybnicka z 09.2001 – „Wodniacy w rejsie” str. 14

Ponadto Radio Katowice wyemitowało specjalną audycję o rejsie (nagranie znajduje się w archiwum wyprawy). Obok oraz na str. 14 publikujemy przedruki ciekawszych artykułów z górnośląskich gazet.

Relacje z wyprawy

RYBNIK. Wodniacy rozpoczęli sezon żeglarski. Inaugurująca go wiosenna zbiórka 6 Harcerskiej Drużyny Żeglarskiej odbyła się w ostatnią sobotę kwietnia.

15 km, apelem god pomnikiem wzniesionym poświęconym, zamordowanych w czasie „marza śmierci” w 1945 roku, harcerze rozpoczęli do-



W najbliższą sobotę dotrą do Maczary w starcie z Odry. O tegorocznych planach wodni-

Pod żaglami

W Harcerskim Ośrodku Wodnym w Wiśle wodniacy gruntownie remontażują drugą „Wanuzę”, dwumasztową łódź flagową. Od lat wodniacy oddawali na niej swoje umiejętności i cel brał uczestniczyć w żeglarskich regatach w tym roku kolejnych kursów. Na zakończenie harcerzy przyszedł z pomocą inni żeglarze. Od szkolnego klubu żeglarskiego, który w II LO prowadzi Krzysztof Sachs będą mogli nieodpłatnie wyzerować łódź lubamną typu dragoon. Zaś klub żeglarski Kozioł, w zamian za prace porządkowe siostrę harcerzom dwie omygi i jedną łódź kabinową. Pomogła też mama, które załodowała drużynę morsy dach i lodziami, a którego pozbowił je w listopadzie jak przed siostrę żłodzię

Tekst i rdj. Wał

Dołoczenie ze str. 1

Wielkocień z nami ma już patent sternika Archonowego. Do zabierania aparatu morskiego sternika jachtowego potrzebny jest staż i tzw. „podany kapitulaż na takich wodach, jak Morze Północne – mówi Maria Wróbel z HDZ.

Wyprawy żeglarską poprzedziły długie przygotowania, na zbiórkach szkolonych uczestnicy rejsu przechodzili suchą zaprawą m.in. z nawigacji, te-



Wróbel – drugi oficer drugiej wachty

Kurs na Faroe

Wiosna żeglarska rozpoczęła się w sobotę 18 kwietnia. W tym roku harcerze wyruszą na Wyspy Owcze. Wyprawa będzie trwać dwa tygodnie. Harcerze wyruszą na Wyspy Owcze. Wyprawa będzie trwać dwa tygodnie. Harcerze wyruszą na Wyspy Owcze. Wyprawa będzie trwać dwa tygodnie.

Górnośląscy wodniacy wyruszą w szkoleniowy rejs na Wyspy Owcze

Harcerskie żagle



Wiosna żeglarska rozpoczęła się w sobotę 18 kwietnia. W tym roku harcerze wyruszą na Wyspy Owcze. Wyprawa będzie trwać dwa tygodnie. Harcerze wyruszą na Wyspy Owcze. Wyprawa będzie trwać dwa tygodnie.

Żegluj, żegluj żeglarzu...

W przedostatnim dniu lipca wyruszą ze Swinoujścia szkoleniowa wyprawa żeglarska górnośląskich harcerzów wodniaków.

Organizatorem jest Fundacja na Dobro Harcerska Górnośląskiego we współpracy z Centrum Instruktorskim przy 6 Harcerskiej Drużynie Żeglarskiej w Rybniku. Patronat nad przedsięwzięciem objął marszałek województwa śląskiego Jan Olchrycht.

Rybnicka drużyna wodniaków, popularna „Wodotka”, istnieje od ponad 40 lat. W tym okresie zaliczyła wiele sukcesów organizacyjnych, szkoleniowych i wychowawczych, zdobywając m.in. trzykrotnie cenną nagrodę dla najlepszej drużyny wodnej – „Proporzec I Miła Telegi”.

W wyprawie, na jachcie „Hajduk” obwodniaków ze Śląska, wezmą również także polscy harcerze z Czech. Rejs podzielono na trzy dwutygodniowe etapy, zaś na trasie znalazły się m.in. porty w Kiloni, Cuxhafen, Stavanger, Bergen, Malmö i Kopenhadze. Po-

Sponsorzy:



Drogowa Trasa Średnicowa S.A. (w Katowicach) - zajmuje się budową najważniejszej ekspresowej trasy komunikacyjnej w aglomeracji katowickiej biegnącej docelowo od Gliwic do Katowic



Górnśląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów (w Katowicach) - zajmuje się produkcją i dostarczaniem wody do większości komunalnych przedsiębiorstw wodociągowych województwa śląskiego, które z kolei zaopatrują w wodę m.in. nasze domy.



Węgłokoks S.A. (w Katowicach) - największa centrala handlu zagranicznego zajmująca się przede wszystkim sprzedażą polskiego węgla zagranicę.



Polkomtel S.A. (Oddział Regionalny w Katowicach) - operator sieci telefonii komórkowej Plus GSM.



Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie „Polisa - Życie” S.A. (w Warszawie) - znacząca na rynku polskim firma ubezpieczeniowa.



HEILIT+WOERNER Budowlana Sp. z o.o (w Warszawie) - polska odnoga światowego koncernu budowlanego, wykonującego wg najnowocześniejszych technologii budowy m.in. autostrad i pasów startowych na lotniskach.



AMPLICO LIFE Pierwsze Amerykańsko-Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie i Reasekuracji S.A. (w Warszawie) - nazwa mówi sama za siebie ...



M.G. Centrum Toyota (w Katowicach) - największy dealer Toyoty na Górnym Śląsku, promujący także kulturę japońską.



Komunikacyjny Związek Komunalny GOP (w Katowicach) - organizator komunikacji miejskiej na terenie aglomeracji katowickiej



Górnśląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. (w Katowicach) - spółka zarządzająca Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice”



Centrum Informatyki ROW sp. z o.o. (w Jastrzębiu Zdroju) - firma zajmująca się kompleksową obsługą informatyczną kopalni Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A..



Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. (w Warszawie) - flagowy polski przewoźnik lotniczy

Jastrzębskie Zakłady Remontowe sp. z o.o. (w Jastrzębiu Zdroju) - zakłady specjalizujące się w pracach remontowych w kopalniach węgla kamiennego Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A.

V-BUS sp. z o.o. (w Żorach) - firmą zajmującą się eksploatacją autobusów komunikacji miejskiej w Żorach

Zamiast zakończenia - słowo głównego „winowajcy”.

Po pozytywnych doświadczeniach z odbytego rejsu po Morzu Północnym zorganizowanym pod auspicjami Fundacji w 1999 roku rzuciłem kolejny pomysł, aby w roku 2001 zorganizować poważniejszą wyprawę, która pozwoliłaby większej liczbie instruktorów z różnych środowisk harcerskich nie tylko zaliczyć pełnomorski staż na trudnych ale równocześnie atrakcyjnych pod względem nawigacyjnym i turystycznym wodach pływowych, ale była jednocześnie lekcją, jak należy przygotować, przeprowadzić i rozliczyć tego typu harcerską akcję. Przygotowania ruszyły począwszy od stycznia 2001 roku. Każdy uczestnik rejsu uczestniczył w pracach jednej z roboczych wacht przygotowujących rejs od strony szkoleniowej, organizacyjnej, finansowej i medialnej.

Olbrzymią pracą było pozyskanie sponsorów. To ich pozytywne decyzje włączenia się do finansowania wyprawy pozwoliły spełnić jeden z podstawowych warunków jaki wszyscy przyjęliśmy na samym początku, aby uczestnikami rejsu mogły być osoby, które w drużynach spełniają kryteria merytoryczne a nie finansowe. Chciałbym w tym miejscu wszystkim sponsorom jak i patronom gorąco podziękować!

Jestem przekonany, że zdobyte w czasie wyprawy różnorodne doświadczenia i zdobyta wiedza wykorzystane będę w dalszej harcerskiej pracy z młodszymi drużynami i druhami w ciągu całego harcerskiego roku. W roku 2002 postawiliśmy sobie następne wyzwanie - szkoleniowy rejs na flagowym harcerskim żaglowcu „Zawisza Czarny”. Rejs, na którym chcielibyśmy aby spotkali się instruktorzy ze Związku Harcerstwa Polskiego i Związku Harcerstwa Rzeczypospolitej, wodniacy i harcerze „łądowi” z Polski, Czech i Litwy.

Byłoby wspaniale, gdyby kiedyś, za kilka lat, o dzisiejszych instruktorach - uczestnikach Morskiej Akcji Szkoleniowej - można było powiedzieć to samo co o kapitanie Robercie Oszku - marynarzu, legendarnym dowódcy w III Powstaniu Śląskim, bohaterze wielu harcerskich imprez i drużyn, który „służył Ziemi Śląskiej i Morzu...”.
Z harcerskim pozdrowieniem

**Eugeniusz Wróbel hm
jachtowy kapitan żeglugi wielkiej**

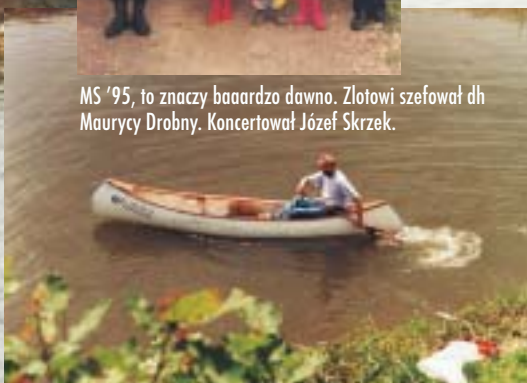
Moczenie stóp w HOW 1995-2001

Zdążyli już wyrosnąć harcerze, dla których pierwsze Mokre Stopy są wydarzeniem prawie historycznym. Na szczęście dzięki wystawionym w HOW zdjęciom nie zdarzają się już pytania o to, od kiedy odbywa się zlot. Mało kto jednak ogląda je wystarczająco pilnie, by znaleźć na nich np. mokrostopową kadrę czy choćby rozpoznać, skąd przyjechał patrol. Skoro więc, dzięki uprzejmości i za namową naszego pierwszego Rzecznika-Wodnika, zdarza się okazja, przemycam na te zasłużone łamy kilka zdjęć z kolejnych Mokrych Stóp.

Szymon Paprotny (Witek)



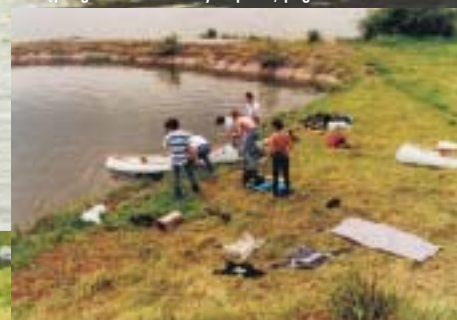
MS '95, to znaczy baaardzo dawno. Złotowi szefował dh Maurycy Drobny. Koncertował Józef Skrzek.



W 1997 r. pogoda była już zwyczajna (łało). Kto zdoła jeszcze rozpoznać tych 4 druhów?



Następnego lata: uczestnicy dopisali, pogoda również.



1998: pospieszne przygotowania do apelu. Złotowi szefuje dh Błażej Czech.



Mokre Stopy 2000. Wbrew czarnowidztwu niektórych, "pluskwa milenijna" zlotu nie dosięgła. Pośrodku, tyłem, nowy Komodor - Wódz: dh Julian Stumpf.



Koncert na MS 99: wokalne popisy naszych wirtuozów. Jeden z nich obecnie zajmuje się tym zawodowo. Z lewej za mikrofonem ukrywa się Wódz: dh Błażej Czech.

MS '01, czyli jakby od nowa. W zmienionej formule harcerskiego biegu i bez koncertu. Szefował dh Julian Stumpf.



Chrzest łodzi

