

Dlaczego gdańscy urzędnicy niszczą żeglarstwo?

Działalność Gdańskiej Federacji Żeglarskiej i jej geneza.

W nieco ponad rok po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, bo 25.05.2005 roku gdańscy żeglarze postanowili o powołaniu do życia stowarzyszenia o nazwie Gdańska Federacja Żeglarska. Inspiracją do inicjacji stały się rozbieżności w sposobie traktowania żeglarzy polskich w kraju i zagranicą, głównie przez urzędników administracji rządowej, a w szczególności morskiej. Urzędnicy szczebla samorządowego nie byli tak naprawdę świadomi implikacji, które niesie ze sobą swobodne uprawianie żeglarstwa. W 2006 roku podjęta wcześniej na forum krajowego żeglarstwa przybrała formę uporządkowaną. Brali w niej udział poza Gdańskiem przedstawiciele m.in. Szczecina, Warmii i Mazur, Krakowa, Śląska, Poznania. Wnioski o dokonanie zmian składane były m.in. w Sejmie RP, kierowane do Urzędów Morskich, nie zapomniano także o szczeblu samorządowym, w tym gdańskim. O bardzo aktywnym udziale we ww. procesie przedstawiciele Gdańskiej Federacji nie ma potrzeby dodatkowo zapewniać. Starania o ustanowienie zmian przepisów zaczęły przynosić efekty i były wprowadzane do polskiego ustawodawstwa w okresie do 2008 roku. Dokonane zostały zmiany w ustawach:

- o kulturze fizycznej,
- o żegludze śródlądowej,
- o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
- Prawo Wodne

Do dnia dzisiejszego dzięki „kreatywności” urzędników część zmian została wycofana. Jednak nikt już nie każe meldować się do odprawy portowej i nie przeprowadza kontroli jachtu bez wyraźnej potrzeby. Upodobniliśmy się w tym zakresie do procedur obowiązujących we wszystkich krajach Unii Europejskiej, choć nie całkowicie.

Nie poprzestaliśmy na dokonaniu zmian w prawie. Zajęliśmy się organizacją gdańskiego życia żeglarskiego zarówno masowego (np. współpraca na rzecz Baltic Sail Gdańsk, Ław Żeglarskiej i Morskiej, ustanawianie żeglarskich rekordów prędkości - JKM „Neptun” czy współpraca przy wdrażaniu Programu Powszechnej Edukacji Żeglarskiej na Kaszubach), jak też regatowego. Do najważniejszych, a wpisanych w historię Gdańska tamtejszego okresu należy zaliczyć: rywalizację w Pucharze Polski Jachtów Kabinowych (Jachtklub Stoczni Gdańskiej w latach 1998-2008 organizował regaty o Puchar Prezydenta Miasta Gdańska), od 2004 roku do sezonu bieżącego Puchar Zatoki Gdańskiej (corocznie 6-8 regat) i najważniejszy cykl regatowy realizowany we współpracy z Pomorskim Związkiem Żeglarskim - Puchar Bałtyku Południowego z udziałem załóg szczecińskich, gdyńskich, gdańskich oraz kaliningradzkich (do 2021 roku). Historia Pucharu Bałtyku Południowego publikowana jest od roku 2013 na <https://zeglarski.info/kategorie/puchar-baltyku-poludniowego/>

Na zakończenie niniejszej części, cofnijmy się do okresu wcześniejszego, aby lepiej zrozumieć motywację założycieli GFŻ. Otóż po okresie „letargu” lat dziewięćdziesiątych (przemiany ustrojowe) zakończonego upadłością Stoczni Gdańskiej im. Lenina, członkowie Jachtklubu St. Gd. poczuli się zagrożeni. Wybrano nowy skład zarządu. Komandorem został Jan Taliak. Kierunek zmian był oczywisty, trzeba było ocenić stopień zagrożenia wywołany wcześniejszymi zaniechaniami. Podjęto racjonalną decyzję o poszukiwaniu sojuszników w skonstatowanym nieszczęściu. Zarząd JSG wystąpił z inicjatywą cyklicznej organizacji spotkań, które nazwano Kolegium Komandorów Gdańskich Klubów Żeglarskich. W spotkaniach brali udział przedstawiciele samorządu Gminy Gdańsk. Do szczególnie aktywnych należeli:

- Andrzej Jankowski, pełniący na przełomie wieków funkcję sekretarza Miasta Gdańska;
- Henryk Wyciszkievicz, kierownik referatu sportu UM Gdańska, żeglarz; (w okresie przygotowań do piłkarskich ME 2012 zastąpił go na stanowisku zwolennik piłki nożnej).

Współpracowali z żeglarzami także przedstawiciele Rady Miasta Gdańska;

- Agnieszka Pomaska, przewodnicząca Komisji Turystyki i Promocji Miasta (dzisiaj posłanka na Sejm RP);
- Maciej Krupa, członek Komisji Budżetowej;

Niekiedy wspierał nas również Waldemar Nocny, zastępca Prezydenta Miasta Gdańska.

Celowo wymieniamy te nazwiska, choćby po to, aby wskazać różnicę jakości działania odpowiedzialnych za żeglarstwo miejskich urzędników wcześniej, a obecnie. Rok 2010 zmienił wszystko. Spadło w mieście

zainteresowanie żeglarstwem, a wzrosło piłką nożną. W świetle tego, co opisują następne akapity nie ma wspólnej dla obydwu dyscyplin formuły umożliwiającej ich porównywanie.

Zdarzenia i wnioski z nich płynące.

Inspiracją dla naszego wystąpienia stał się artykuł autorstwa Michała Jamroża zamieszczony w dodatku Trójmiasto Gazety Wyborczej w dniu 14 października br. Zwróciły naszą uwagę odważne sformułowania odnoszące się do opieszalej i niekompetentnej działalności miejskich urzędów. Nasze wcześniejsze pozytywne doświadczenia płynące z początkowo zgodnej współpracy z miejskimi urzędnikami, zostały zastąpione ok. 2010 roku narastającą stopniowo w miarę upływu lat rozbieżnością pomiędzy naszymi oczekiwaniami, a podejmowanymi decyzjami. Jednym z pierwszych objawów stało się pominięcie środowiska żeglarskiego w procesie tworzenia, a następnie projektowania programu noszącego nazwę „Rewitalizacja dróg wodnych Miasta Gdańska”. Jego przebieg był prawie identyczny z zarzutami postawionymi w przywołanym na wstępie artykułem Michała Jamroża. A przecież od tamtego okresu upłynęło ponad 10 lat. Żadnych refleksji, żadnych zmian. Czysta rutyna. Projekt „Rewitalizacja dróg wodnych Miasta Gdańska” zakończył się w roku 2011 z mizernym dla środowiska wodniackiego skutkiem. Niektóre z wybudowanych przystanków tramwaju wodnego zostało przekształconych w przystanie kajakowe, niektóre nie są użytkowane w ogóle, a niektóre niezgodnie z pierwotnym przeznaczeniem. Cechą charakteryzującą przeprowadzone inwestycje było zamiłowanie do stawiania „szklanych pałaców”. Nie zauważono prostej rzeczy: pałace należy stawiać na lądzie, a wszelkie „pływadła” poruszają się po wodzie. Ich załogi schodzą na ląd prawie wyłącznie w celu zaspokojenia głodu oraz podstawowych potrzeb fizjologicznych i higieny osobistej. Do spełnienia wymienionych oczekiwań pałace nie są potrzebne. Obecnie większość jachtów, szczególnie wykorzystywanych w żegludze morskiej wyposażona jest w zakresie „socjalnym” wystarczająco.



Zawiodła, jak zwykle wyobraźnia, która powszechnie wiadomo płynie z praktyki i doświadczeń osobistych. Jednak trudno się dziwić urzędnikowi miejskiemu żyjącemu na co dzień w kraju rolniczym. Ambicje zbudowania tradycji morskich może i są, ale brak praktycznej wiedzy o przedmiocie zagadnienia. Nie staje się żeglarzem urzędnik, który podejmuje chwalebny decyzję o odrestaurowaniu żaglowca i okresowo przebywa na jego pokładzie, a następnie podejmuje decyzję o ustawieniu ładnej, bo kolorowej karuzeli w miejsce żeglarskiego masztu flagowego (Targ Rybny), przy okazji spychając na margines pomnik zasłużonego kpt ż.w. Tadeusza Ziółkowskiego. Tak nie buduje się

morskiej tradycji, tak niszczy się jej smętne szczątki. Oponenci przedstawionej opinii znajdą zapewne liczne argumenty przeciwne stawianym zarzutom, jednak muszą wiedzieć, że w oczach żeglarzy potwierdzą w ten sposób własną indolencję i brak zrozumienia dla przedstawionych problemów.



Przez kilka dziesiątków lat gdański magistrat toczył wojnę z powstałym w okresie międzywojennym, zasłużonym klubem żeglarskim - Polskim Klubem Morskim. Szczęśliwie klub ten w momencie założenia uzyskał (przed II wojną światową) tytuł własności do swojej siedziby na terenie Twierdzy Wisłoujście. Siedzibę w Twierdzy Wisłoujście uzupełnia prawo do samodzielnego użytkowania Baszty Łąbędź. PKM po trwającym kilkanaście lat udowadnianiu swych racji uzyskał korzystny dla siebie wyrok sądowy.

Mniej szczęścia miał Jachtklub Stoczni Gdańskiej (założony w 1957 r.), którego obecna przystań w Górkach Zachodnich została wybudowana przez Stocznnię Gdańską z wykorzystaniem dofinansowania ustanowionego przez Główny Urząd Kultury Fizycznej (odpowiednik dzisiejszego Ministerstwa Sportu). Obiekt oddano do użytku w 1969 roku. W 1994 roku Maciej Płażyński, ówczesny Wojewoda Pomorski wydał decyzję uwłaszczającą Stocznnię Gdańską im. Lenina na majątku przystani. W dwa lata później w 1996 roku została ogłoszona upadłość Stoczni Gdańskiej im. Lenina, a majątek wcześniej klubowy powiększył wartość masy upadłości majątku stoczniewego. Syndyk masy upadłości w tej sprawie uzyskał ostateczny wyrok Sądu Okręgowego w Gdańsku w 2002 roku. W 2005 roku przeprowadzone zostały dwie licytacje komornicze majątku przystani. Obie nieskuteczne. Trzecia została unieważniona. Dopiero czwarta z kolei przeprowadzona w 2009 roku przyniosła rozstrzygnięcie. Nieruchomość nabyła Gmina Gdańsk. Znowu podobny motyw działania magistratu, jak w przypadku PKM, przystań w Górkach Zachodnich zlokalizowana jest wyjątkowo atrakcyjnie pod wieloma względami. Przez cały okres ponad 12 lat od 1997 roku Jachtklub stawiał opór w postaci postępowań sądowych i kierowania rozlicznych próśb oraz petycji kierowanych do różnych organów administracji rządowej i samorządowej. Bezskutecznie. Stąd płynie nasze przekonanie o niezłomności urzędniczej w realizacji wcześniej ułożonych planów realizowanych konsekwentnie bez zwracania uwagi na aktualną sytuację i t.zw. interes społeczny.

...” Urzędników nic nie wzrusza” ...; ...” Część zamierzenia oraz uwarunkowania zewnętrzne od czasu wykonania opracowania uległo zmianie...”; ... „Miasto nie chce widzieć, że wszystko się zmienia i ślepo próbuje realizować nieaktualne plany.” ... - cytaty z artykułu Michała Jamroża.

Podczas prowadzonego aktualnie remontu przystani w Górkach Zachodnich postawione zarzuty okazują się równie zasadne. Początek był obiecujący. Gdańska Federacja Żeglarska została włączona do grona konsultantów przygotowywanego projektu, który to proces należy liczyć od 2012 roku. Wszystko szło dobrze do stycznia 2020 roku, kiedy to GFŻ złożyła wniosek o zmianę projektu polegającą na zastąpieniu stałego pomostu od strony

północnej, pontonowym. Szacowana oszczędność z tytułu zmiany wyniosłaby ok. 2 mln zł. Inwestor Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska zdecydowanie odrzuciła proponowaną zmianę projektu, argumentując długotrwałością postępowania w sprawie uzyskania zmienionej decyzji środowiskowej (ok.9 m-cy). Od tego terminu, do rozpoczęcia robót minęły 24 m-ce.

Od 2021 roku Gdański Ośrodek Sportu podjął kolejną akcję eliminującą Jachtklub z terenu przystani w Górkach Zachodnich. Nie sposób ustalić rzeczywistej motywacji GOS-u, jednak wstępem były podobno ogromne zyski płynące z wykonywania funkcji operatora przystani (umowa GOS/JSJ) przez Jachtklub. Nie sporządzono jednak prognozy bilansu prowadzenia przystani przez GOS, więc może się okazać, że GOS nie zrobi tego lepiej. Damy głowę, że bilans będzie ujemny, chyba nawet znacznie. Tymczasem roboty się ślimaczą, a terminy ich zakończenia są odraczane. Obecnie obowiązuje termin zakończenia robót z końcem b.r. Powodem może być brak środków finansowych, a koszty materiałów i robocizny znacznie wzrosły. Przydałyby się owe 2 mln zł, które można było zaoszczędzić realizując koncepcję zmiany pomostów. Niestety od początku 2021 roku DRMG zrezygnowało z udziału przedstawiciela GFŻ w konsultowaniu dalszych zmian projektu. Z oglądu terenu jasno wynika, że zmiany zostały dokonane. I jak tu nie wierzyć w cytowane zarzuty, postawione w artykule Michała Jamroża. Efekty mogą być opłakane. Przystań wymagać będzie od początku adaptowania jej zgodnie z wymogami prawidłowej eksploatacji użytkowej (nie formalnej). Kto to wszystko wykona? Urzędnicy? Jachtklubu ma nie być, fachowców brak, więc pokierować tym wszystkim kompetentnie nie będzie komu. A co z prawdziwie żeglarskim duchem przystani w Górkach Zachodnich. Ciągłe jeszcze funkcjonuje w świadomości żeglarzy tradycja i atmosfera stworzona przez Jachtklub Stoczni Gdańskiej uformowana w ciągu 65 lat jego nie przerwanej działalności. Zastąpimy ją duchem urzędniczym, który o określonej godzinie kończy pracę. Trudno się z tym pogodzić.

Co psuje żeglarskie życie

Wiele argumentów dotyczących uzasadnienia powstrzymania urzędników przed kontynuacją immanentnego szkodnictwa zostało wymienionych powyżej. Do nie wymienionych np. należy okresowe zauroczanie się kolejnymi żeglarskimi celebrytami. Odrzucając pochlebstwa celebrytów, budujących świadomie poczucie wartości urzędników, ci ostatni skazani byłiby na akceptację nieobecnej, własnej wiedzy o prawdziwie istotnych elementach potrzeb środowiska żeglarskiego w ogóle, a gdańskiego w szczególności. GFŻ jest otwarta na szeroko pojętą w tym zakresie współpracę. Wystarczy się o nią zwrócić. Wzorem powinien być okres lat 2005/2010. Niechęć do zastosowania tej propozycji jest oczywista, celebryta może urzędnikowi obiecać „wspaniały świat żeglarstwa”. Tyle tylko, że już dwukrotnie były to wyłącznie nie spełnione obietnice, a zanoszą się na trzeci raz. Czas wielki wybrać pomiędzy megalomanią, a normalną działalnością, która być może na co dzień nie przynosi efekciarskich wydarzeń, ale spotyka się z akceptacją znakomitej większości środowiska żeglarskiego. Jednak powtarzamy, żyjemy w kraju rolniczym, który powinien szanować pracę u podstaw. Jest jednak odwrotnie, wolimy blichtr i błysk. I to ma dowodzić, że jesteśmy naprawdę ludźmi wolnymi?

Pojawia się wśród żeglarzy anegdota, dotycząca stosunku urzędników do żeglarzy w krajach, gdzie kultura morska nie jest frazesem: „Gdy na nabrzeżu w pobliżu wody prowadzi dysputę, co najmniej dwóch żeglarzy, po upływie nie więcej niż 10 minut podchodzi do nich lokalny urzędnik i prosi o przedstawienie tematu omawianego problemu.”

Co to jest żeglarstwo, skrót skondensowany.

Żeglarstwo jest dyscypliną niezwykle złożoną. Każdy zainteresowany jego uprawianiem, niezależnie od posiadanych zasobów materialnych może je uprawiać wg własnej woli i pomysłu. Kompendium wiedzy o polskim, ale również światowym żeglarstwie zawarte jest w książce Włodzimierza Głowackiego „Wspaniały świat żeglarstwa” wydanej w 1972 roku przez Wydawnictwo Morskie Gdańsk (wydanie II poszerzone i uzupełnione). Książka ta jest tym bardziej cenna, ponieważ powstała w okresie obowiązywania, dzisiaj uznawanych za staromodne i uciążliwe zasad etyki oraz etykiety żeglarskiej. Prawdziwi żeglarze są tradycjonalistami i stosują owe zasady bez zastrzeżeń do dzisiaj.

Niestety postępująca globalizacja, pseudo otwartość na świat, spowodowały nieuchronną pauperyzację żeglarstwa, zresztą nie tylko tej dyscypliny. Te z gruntu swej istoty negatywne zjawiska są kosztem, który niektórzy ponoszą z niekłamaną przyjemnością. W myśl zasady, „Ja mam własne, osobiste podejście do życia”. Tylko, że cymbał zapomniął, iż trzeba szanować zasady współistnienia. Umiejętność współistnienia to w żeglarstwie

niezbędna cecha, aby przetrwać w rejsach pełnomorskich długie okresy w niezmiennym towarzystwie, nieraz w trudnych, sztormowych warunkach. Cel jest jeden, należy dołynąć do portu w nieuszczerplonym składzie załoga/jacht. Tylko tyle i aż tyle.

O regatach, również w sposób skondensowany

Najwcześniejsze obserwacje pozwoliły sformułować zasadę: „Gdy na akwenu spotykają się co najmniej 2 jachty, płynące w tym samym kierunku, z całą pewnością zaczną wyścig. Zatem wszystkie ręce na pokład, a wszystkie żagle „w górę”. Takie żeglarskie ściganie nosi nazwę regat. Nagrodą za wygranie takich regat bardzo często jest własna satysfakcja zwycięzcy. Czasami jednak bywa inaczej. GFŻ zajmuje się żeglarstwem amatorskim, gdzie nagrody są raczej skromne, ale gdy Organizator się napnie, a sponsor nie poskąpi „kasy”, bywa inaczej. Prawdziwa i rzetelna wiedza mogąca doprowadzić do zwycięstwa w regatach powinna być zdobywana latami od wieku najmłodszego (5/6 rok życia) i kontynuowana permanentnie do czasu, aż się nam odechce ścigać. Zapewniamy Was, że się nie odechce, chyba że zdrowie zawiedzie. Zwycięskie rozegranie wyścigu regatowego wymaga praktycznego stosowania skomplikowanej, różnorodnej wiedzy. Poza perfekcyjnym przygotowaniem osprzętu i samego jachtu, trzeba wiedzieć i osiągnąć rzeczywisty trym jachtu optymalny dla danego akwenu, aktualnej siły i kierunku wiatru, charakteru zafalowania akwenu itp. Te zagadnienia opisuje znany teoretyk, ale i praktyk nieżyjący już Czesław Marchaj w książce „Teoria Żeglowania” wydanej przez Wydawnictwo Sport i Turystyka z początkiem lat 70-dziesiątych ubiegłego wieku. Uprzedzamy, to nie jest beletrystyka. To jest „instrukcja” dla chcących w praktyce sprawdzić wiedzę teoretyczną.

Wiatr bywa zmienny, co do siły, ale i kierunku, w to akurat nikt nie wątpi, ale potrzebne jest wycucie tendencji owych zmian, które warunkuje ustalenie t.zw. „strategii i taktyki trasy”. To jednak nie wszystko. Niezbędna jest znajomość Przepisów Regatowych Żeglarstwa (w oryginale „The Racing Rules of Sailing” w skrócie RRS). Są one zmieniane zawsze w roku letnich Igrzysk Olimpijskich z mocą obowiązującą do następnej Olimpiady. Dystrybutorem tłumaczenia jest Polski Związek Żeglarski (PZZ). Godnym polecenia opracowaniem zagadnień dotyczących taktyki i strategii trasy oraz większości zagadnień prowadzących do „nieuchronnego” zwycięstwa w regatach jest książka p.t. „Regaty”, którą napisał Andrzej Rymkiewicz, nieżyjący już były Wiceprezes ds. sportu PZZ, a wydało Wydawnictwo Morskie Gdańsk w 1978 roku w nakładzie 10 tys. egzemplarzy. Zapoznając się ze zrozumieniem z treścią obydwu wymienionych książek, mamy zwycięstwo w regatach pewne jak w banku. Jest tylko jeden warunek, musimy umieć teorię zastosować w praktyce, a do tego potrzebny jest nieustanny trening i starty w kolejnych regatach. Tym sposobem osiągniemy indywidualny szczyt formy w wieku 20-30 lat. Trochę długo, ale na pewno warto. Satysfakcja gwarantowana. Powodzenia!



Podsumowanie, czyli zakończenie

Nie wszystko w tym artykule zostało powiedziane. Przedstawione fakty zostały ograniczone do koniecznego, mamy nadzieję, zrozumiałego minimum. Świat żeglarstwa jest naprawdę wspaniały, ale przyglądając się z boku trudno nie popaść w panikę wywołaną złożonością istniejących jego aspektów. To pozory, wystarczy zacząć. Na początek przydaje się kurs na podstawowe uprawnienia żeglarskie. Gdy mamy podstawy, uprawiamy żeglarstwo zgodnie z naszymi, indywidualnymi upodobaniami. Wystarczy nie przesadzać, nie szpanować i nie przekraczać rozsądnej granicy pomiędzy ambicją, a możliwościami. Dopóki nie nabędziemy właściwych odruchów warunkowych nie wybierajmy się na akweny trudne (Bałtyk poza Helem jest często akwenem trudno przewidywalnym), no i odłóżmy marzenia o samotnym rejsie dookoła świata do czasu, aż poczujemy się naprawdę wprawnymi żeglarzami. Członkowie Gdańskiej Federacji Żeglarskiej życzą satysfakcji z uprawiania żeglarstwa i chętnie doradzą w rozwiązywaniu trudnych problemów. Pamiętajcie z morzem nie można wygrać ani go pokonać. Wyłącznie jego znajomość, pokora i umiejętność przewidywania zdarzeń pozwoli przetrwać trudne momenty żeglugi.

Polecamy też artykuł dotyczący problemów Jacht Klubu im. Conrada zamieszczony na:

<https://www.zawszepamorze.pl/konflikt-ze-garkach-zachodnich-jacht-klub-im-conrada-kontra-marina-przelom>

<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Rozbudowa-portu-jachtowego-na-finiszu-n172136.html>

Gdańsk, listopad 2022

Zarząd
Gdańskiej Federacji Żeglarskiej

