

P R Z E G L Ą D Z A C H O D N I O P O M O R S K I
ROCZNIK XXXI (LX) ROK 2016 ZESZYT 4

S T U D I A I R O Z P R A W Y

WOJCIECH PIASECKI, ŁUKASZ KLISZEWICZ*

ROZWÓJ ŻEGLARSTWA W LEWOBRZEŻNEJ CZĘŚCI SZCZECINA.
CZEŚĆ I. SEKCJA ŻEGLARSKA KS „ŚWIT” SKOLWIN

Słowa kluczowe: turystyka, rekreacja, żeglarstwo, sporty wodne, historia, planowanie przestrzenne, Klub Sportowy „Świt” Skolwin

Keywords: tourism, recreation, yachting, water sports, history, spatial planning, Sport Club “Świt” Skolwin

Żeglarstwo jest zjawiskiem, które może być definiowane wielowymiarowo. Jest to z jednej strony rodzaj sportu wodnego, ale może być również postrzegane jako sposób na spędzanie wolnego czasu, sposób na wypoczynek – rodzaj turystyki wodnej. Żeglarstwo, wraz z całą swoją historią i tradycją, jest także zjawiskiem kulturowym. W niektórych gałęziach gospodarki morskiej, a także w dziedzinie obronności, uważane jest za doskonały sposób na wstępne szkolenie młodych kadr, za swoistą szkołę charakterów.

Żeglarstwo pozostawało zajęciem elitarnym aż do czasów powojennych, kiedy to stało się sportem masowym. Mimo iż było postrzegane przez władze Polski Ludowej jako sport elitarny, a więc politycznie podejrzany, ówcześni decydenci zezwalali jednak na powstawanie klubów żeglarskich, mając w tym swój cel. W tamtych czasach szkolenie żeglarzy miało charakter niemal paramilitarny,

* Prof. dr hab. Wojciech Piasecki (autor korespondujący) – profesor zwyczajny w Zakładzie Paleooceanologii, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Szczeciński, e-mail: Wojciech.Piasecki@usz.edu.pl; mgr Łukasz Kliszewicz, Biuro Podróży „Maria”, Szczecin, e-mail: l.kliszewicz@gmail.com.

a więc – w domyśle – wyszkolone w ten sposób kadry miały stanowić zaplecze dla marynarki wojennej i gospodarki morskiej.

Przeważająca większość szczecińskich przystani jachtowych znajduje się na prawobrzeżu, bezpośrednio nad jeziorem Dąbie, wzdłuż ul. Przestrzennej – od Regalicy aż do portu w dzielnicy Dąbie. Są to: Stowarzyszenie Euro Jacht Klub Pogoń (Marina Pogoń), Klub Sportowy Dobra Marina (Marina Hotele), Jacht Klub AZS, Yacht Klub Polski Szczecin (Marina Hotele), Szczeciński Jacht Klub Morski LOK, Centrum Żeglarskie (alternatywna nazwa: MOSECEWiŻ; dawny Ośrodek Morski Pałacu Młodzieży w Szczecinie), Camping Marina PTTK i związane z nią stowarzyszenie JAMSEN (Jachtowa Akademia Morska Stowarzyszenie Edukacji Nieformalnej). Dalej, w dzielnicy Dąbie, znajdują się przystanie Harcerskiego Ośrodka Morskiego (HOM; ostatnio przekształcanego w stowarzyszenie armatorów stacjonujących tam jachtów) oraz Ligi Morskiej i Rzecznej.

W lewobrzeżnej części miasta znajduje się obecnie pięć klubów oraz pięć przystani żeglarskich. Są to: Yacht Club Gryfia, Ośrodek Ratownictwa Morskiego – Akademia Morska w Szczecinie (Basen Młyński), basen dawnej Morskiej Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi (dawny Jacht Klub Pasat), Marina Gocław oraz przystań OKS „Świt” Skolwin. Również w Skolwinie, półtora kilometra na północny zachód od przystani „Świtu”, znajdują się niewielkie kluby żeglarsko-motorowodne zlokalizowane na wspólnej przystani nad Cieśnicą. Są to: Stowarzyszenie Przystań Wodna Narwal, Przystań Wodna Słoneczna oraz Stowarzyszenie Żółwinka. Żaden z wyżej wymienionych klubów, mimo swojej długiej tradycji, nie doczekał się obszerniejszych opracowań pisemnych. Intencją autorów niniejszego opracowania jest stworzenie cyklu publikacji przedstawiających rozwój tych klubów na przestrzeni lat. Artykuł dotyczący ZKS „Świt” Skolwin ma stanowić pierwszą taką pracę w planowanej serii.

W czasopiśmie żeglarskich, takich jak „Żagle” czy „Wiatr”, przez lata nie poruszano tematu żeglarstwa w skolwińskim „Świcie”. Nie ma o nim także żadnej wzmianki w ważnej publikacji *Dni pierwsze szczecińskiego sportu* (Grażewicz i in. 1985). W książce *Szlak wodny Berlin–Szczecin–Bałtyk* (Kilariski 2009) – szczegółowo i dokładnie opisującej znajdujące się na tym szlaku przystanie, porty, kluby żeglarskie, oznakowanie nawigacyjne i dosłownie każdą boję znajdującą się na szlaku – o przystani OKS „Świt” Skolwin, znajdującej się bezpośrednio na tym szlaku, nie wspomniano ani słowem. Nie znajdziemy także żadnej informacji na jej temat w broszurach reklamujących Zachodniopomorski Szlak Żeglarski (Anonim 2014). Krótka wzmianka o klubie „Świt” i jeszcze krótsza

o jego sekcji żeglarskiej znajduje się w książce Łuczaka (2007). Poza tym tematyki klubu dotyczyły też dwie prace magisterskie (Matejek 2013; Kliszewicz 2014).

Wybór tematu niniejszej pracy wynikał z następujących przesłanek:

- braku publikacji na temat Sekcji Żeglarskiej klubu „Świt” Skolwin,
- rosnącego znaczenia żeglarstwa w turystyce i rekreacji na świecie i w Polsce,
- pojawienia się inicjatywy Zachodniopomorski Szlak Żeglarski i szans na unijne dofinansowania,
- wadliwej, zdaniem autorów, polityki planowania przestrzennego rozwoju szczecińskiego żeglarstwa.

Nie bez znaczenia była też kwestia dostępności materiałów źródłowych (pierwszy autor niniejszej pracy jest członkiem OKS „Świt” Skolwin).

Poziom życia polskich obywateli systematycznie rośnie. Za próg zamożności przyjmuje się umownie zarobki w wysokości 7,1 tys. zł miesięcznie, czyli 85,5 tys. zł brutto rocznie. W 2010 roku liczba bogatych Polaków, według portalu egospodarka.pl, wzrosła do około 620 tys. osób. Przekłada się to bezpośrednio na możliwość zakupu dóbr luksusowych, m.in. jachtów, których liczba systematycznie rośnie – w latach 2005–2010 wzrosła prawie czterokrotnie! Bardzo dynamicznie wzrasta liczba mniejszych jachtów, o długości poniżej 10 m. Tych większych i droższych przybywa znacznie wolniej¹. Polacy masowo sprowadzają z zachodniej Europy (szczególnie ze Szwecji) jachty, które mają średnio po 30 lat. Tak czy inaczej, opisana tendencja przekłada się bezpośrednio na rosnące znaczenie żeglarstwa w turystyce i rekreacji w naszym kraju. Sprawia to, że żeglarstwo staje się u nas sportem naprawdę bardzo popularnym, tak jak ma to miejsce w Niemczech, Danii czy Szwecji. Ma to swoje konsekwencje. Dotychczas użytkowane przystanie i mariny dosłownie pękają w szwach i wyraźna staje się presja społeczna, aby budować nowe. Pozostaje problem ich lokalizacji. W podsumowaniu niniejszej pracy znajdują się wnioski sugerujące, gdzie powinny one powstawać.

Wyjściem naprzeciw gwałtownemu rozwojowi żeglarstwa jest inicjatywa Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, finansowana w dużej mierze z funduszy unijnych. W ramach tego projektu już zbudowano i zmodernizowano kilka przystani jachtowych, a wiele następnych czeka w kolejce. Projektowane inwestycje są zlokalizowane w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku – wzdłuż drogi wodnej prowadzącej ze stolicy Niemiec, poprzez

¹ <http://www.egospodarka.pl/69454,Rynek-dobr-luksusowych-w-Polsce-2011,1,39,1.html>.

Bałtyk, aż do Skandynawii. Niestety w tym projekcie² nie uwzględniono przystani „Świtu” Skolwin, która – zdaniem autorów niniejszej pracy – ma strategiczną lokalizację. Niestety polityka planowania przestrzennego w zakresie szczecińskiego żeglarstwa nie wychodzi poza ramy tradycji, co sprawia, że wbrew logice finansowane są tylko kluby znajdujące się na południowym brzegu jeziora Dąbie.

Celem niniejszej pracy jest przybliżenie dokonań żeglarzy z KS „Świt” Skolwin na przestrzeni kilkudziesięciu lat oraz przytoczenie argumentów przemawiających za potrzebą rozbudowy szczecińskiej infrastruktury żeglarskiej w tej właśnie części miasta.

Niniejsze opracowanie ma charakter opisowo-przeładowy i bazuje na nielicznych źródłach publikowanych, wielkiej liczbie materiałów niepublikowanych oraz relacjach ustnych osób związanych z klubem „Świt”. Materiały niepublikowane pochodziły przede wszystkim z Archiwum Państwowego w Szczecinie (również z filii w Białej Górze koło Międzyzdrojów), z Archiwum Zakładowego Urzędu Miejskiego w Szczecinie, Archiwum Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie, syndyka Papierni Skolwin, Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Wykorzystano też fotografie ze zbiorów prywatnych Przemysława Rafałowskiego, Andrzeja Madalińskiego oraz Bogny Czałczyńskiej. Materiały znajdujące się w aktach ZOZZ są nader skromne i nie zawierają żadnych dokumentów z lat 1960–1982.

Autorom nie udało się uzyskać dostępu do kronik klubu, które ponoć zaginęły (Paweł Adamczak, prezes OKS „Świt” Skolwin – informacja ustna). W konsekwencji niniejsza praca zawiera wiele białych plam i to dotyczących spraw, które odnoszą się również do najnowszej historii klubu. Cyfrowe kopie wszystkich wykorzystanych dokumentów znajdują się w archiwum pierwszego autora.

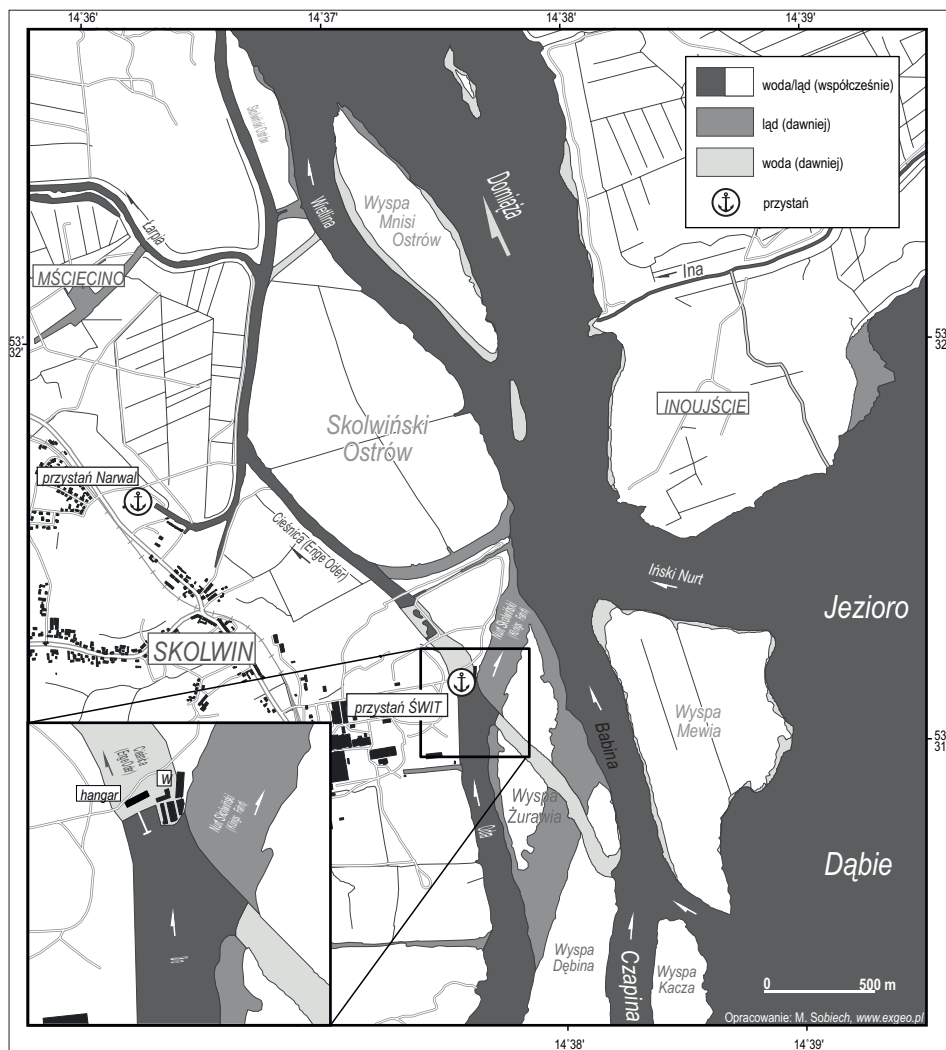
Miejsce, gdzie obecnie znajduje się przystań „Świtu”, była przez stulecia fragmentem szlaku wodnego, przez który najkrótszą drogą poruszały się statki zmierzające ze Szczecina ku morzu. Do 1841 roku główne masy wód Odry płynęły przez jezioro Dąbie, przekierowane do niego poprzez naturalne kanały: Parnicę, Duńczycę i Świętą. Statki wypływające ze Szczecina na północ, w kierunku morza, musiały pokonywać wąski ciek, o którego słabym potencjale żeglugowym dobitnie świadczy jego niemiecka nazwa – *Enge Oder* czyli „Ciasna Odra”, zwana obecnie Cieśnicą. Ta niekorzystna sytuacja hydrologiczna utrzymywała się aż do pierwszej połowy XIX wieku. Szczecin, chcąc się otworzyć na światowe

² <http://www.zrot.pl/szlak>.

rynki zbytu i źródła surowców dla rozwijającego się przemysłu, musiał udroźnić swoje połączenie z Morzem Bałtyckim. Ważnym etapem wytyczania drogi wodnej Szczecin–Świnoujście była budowa przekopu omijającego Cieśnicę, nazwanego wówczas na cześć króla Prus – *Königs Fahrt*, który ukończono w 1841 roku (Białecki, Turek-Kwiatkowska 1991). Rozdzielał on na dwie części wielką wyspę leżącą między Skolwinem (Scholwin) a Inoujściem (Kamelsberg). W trakcie unowocześniania toru wodnego w latach 1930–1940 przecięto tę wyspę raz jeszcze (nieco bardziej na wschód), prostując w ten sposób przebieg toru i nadając mu jego obecny kształt (rys. 1). Cieśnica przestała pełnić funkcję żeglugową i zdecydowano się przegrodzić ją w dwóch miejscach palisadą. Według Białeckiego i Turek-Kwiatkowskiej (1991) nastąpiło to w latach 30. XX wieku. Ten hydrotechniczny zabieg miał na celu skierowanie całej masy wody do głównego nurtu używanego przez statki. Na fotografii datowanej na 1938 rok w książce Łuczaka (2007) Cieśnica jest nadal żeglowna. W późniejszym czasie, prawdopodobnie dopiero po wojnie, odcięty fragment Cieśnicy prawie całkowicie zasypano żużlem. Przystań OKS „Świt” Skolwin, to położony najbardziej na południe 50-metrowy odcinek Cieśnicy, odcięty poprzeczną palisadą, a obecny klubowy hangar stoi tam, gdzie kiedyś płynęła rzeka. Od północnego wschodu przystań żeglarska przylega do przystani wędkarskiej, zaś od południa – do nabrzeża Fant, będącego obecnie własnością stoczni Partner. Przystań żeglarska „Świt” Skolwin jest usytuowana optymalnie do uprawiania sportów wodnych. Do jeziora Dąbie jest tylko 1500 m, do Rostoki Odrzańskiej – 10 km, zaś do otwartego Zalewu Szczecińskiego – tylko 20 km.

Klub sportowy „Świt” z pewnością nie należał nigdy do wiodących klubów szczecińskiego środowiska żeglarskiego. Był to typowy klub zakładowy, czyli o charakterze raczej hermetycznym, zaś z uwagi na swoją lokalizację na uboczu, także fizycznie odseparowany od innych klubów żeglarskich w mieście. Z tych właśnie powodów tak mało do tej pory napisano o jego działalności.

Klub sportowy „Świt” znajduje się w Skolwinie – najbardziej na północ wysuniętej dzielnicy miasta. Po wojnie Skolwin przez krótki okres należał do Polic, a następnie – 8 lipca 1946 roku – stał się ponownie dzielnicą Szczecina (Gaziński, Fiuk 2005). Jednak przez pierwsze powojenne miesiące używano nazwy Żółwino (Białecki 1995) lub też dosłownego tłumaczenia nazwy niemieckiej, Ujście Odrzańskie. Obowiązująca dziś nazwa dzielnicy została wprowadzona na mocy rozporządzenia Ministrów Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych z dnia 12 listopada 1946 roku.



Rysunek 1. Lokalizacja przystani Klubu „Świt” Skolwin oraz klubu „Narwał”. Mapa ukazuje też historyczne zmiany w ukształtowaniu wód powierzchniowych okolic Skolwina

Źródło: opracowanie własne.

Nieodłączną częścią historii klubu jest działalność skolwińskiej fabryki papieru. Zbudowano ją w 1910 roku, a właścicielem był koncern Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft. W 1934 roku fabryka zatrudniała około 2 tysięcy pracowników i produkowała około 132 tony papieru dziennie

(Jakacki 1978). Jej lokalizacja w Skolwinie była doskonale zaplanowana logistycznie. Z uwagi na dostęp do drogi wodnej, poprzez umocnione nabrzeże Fant, sprowadzano z Finlandii główny surowiec do produkcji papieru, czyli drewno zwane „papierówką”. Tą samą drogą przywożono kamień wapienny ze szwedzkiej wyspy Gotlandia. Ogromne potrzeby energetyczne zakładu (para do suszenia papieru) zabezpieczał gaz wielkopieczowy z pobliskiej Huty Szczecin. Po wojnie te zależności logistyczne zupełnie się zmieniły, a nabrzeże było słabo wykorzystywane. Po wstrzymaniu produkcji Huty Szczecin w pierwszej połowie lat 90. zniknęły szanse na tanie źródło energii dla papierni (Roman Aksman – informacja ustna).

Po drugiej wojnie światowej, 15 maja 1946 roku, Armia Czerwona przekazała papiernię władzom polskim. Maszyny, którymi dysponowała niemiecka fabryka, były jednymi z najlepszych w Europie. Zakład przetrwał wojnę w stanie nienaruszonym. Niestety, w małym stopniu przełożyło się to na wydajność zakładu już pod polską administracją. Zwycięska Armia Czerwona, w ramach reparacji wojennych, demontowała i wywoziła do Związku Radzieckiego wszystko, co się dało. Dotyczyło to nie tylko fabryk, urządzeń przemysłowych i rolniczych, prywatnego mienia obywateli niemieckich, ale także żywego inwentarza. Reparacje wojenne niestety nie ograniczały się tylko do terenu Niemiec, ale w praktyce obejmowały też ponemieckie tereny przyznane Polsce, w tym również Pomorze Zachodnie i Szczecin. Papiernia miała trzy ogromne agregaty prądotwórcze. Czerwonoarmiści zdemontowali dwa z nich, a ich korpusy wyrwali z posad przy użyciu czołgu. Podobno jednak barki z załadowanym sprzętem utonęły w Bałtyku (Jerzy Walkiewicz – informacja ustna). Trzeci agregat zostawiono (i funkcjonował on potem jako tzw. Elektrownia Żółwino) tylko dlatego, że dawał on prąd całej dzielnicy Skolwin, a jego demontaż byłby niekorzystnym wizerunkowo posunięciem. Ta jedna turbina i 12 kotłów parowych były jedynym wyposażeniem przemysłowym, jakie zostawiono władzom polskim przejmującym papiernię (Jakacki 1978).

W 1948 roku zakład podlegał Delegaturze Biura Przemysłu Papierniczego. W tym samym roku uchwalono plan sześcioletni, którego założeniem było ponowne uruchomienie zakładu. W 1949 roku powołano Dyрекcję Budowy Fabryki Celulozy i Papieru w Skolwinie. Jej administratorem był Mieczysław Woronowicz. 1 maja 1953 roku uruchomiono pierwszą maszynę papierniczą.

Po przemianach ustrojowych w Polsce w 1991 roku rozpoczęto prywatyzację zakładu i zmieniono jego nazwę na Fabryka Papieru Szczecin Skolwin.

Likwidacja pobliskiej huty stała się gwoździem do trumny papierni. Nie było gazu wielkopieczowego, a opalanie węglem awaryjnej elektrociepłowni stało się nieopłacalne. Duński właściciel, firma Norhaven (producent książek) zbankrutował i zamknął zakład w grudniu 2007 roku.

Działalność sportowa w dzielnicy Skolwin rozpoczęła się wiosną 1948 roku. Zorganizowano wtedy sportowy klub Pogoń (przypadkowa zbieżność nazwy z klubem Pogoń Szczecin). Pomysłodawcami i organizatorami byli pasjonaci piłki nożnej, bracia Szczeblińscy i Staszewscy oraz Henryk Gniewowski. Ze względu na ówczesne realia polityczne, nazwa Pogoń nie mogła na dłuższą metę funkcjonować z uwagi na nawiązywanie do kresów wschodnich (Pogoń jako herb Litwy; klub Pogoń Lwów itp.). Ze względu na prowokacyjną nazwę klub Pogoń nie mógł grać w żadnej lidze, gdyż z powodów politycznych władze nie wyrażały na to zgody. Mimo tego klub organizował mecze o charakterze lokalnym, które były okazją do pikników i wycieczek dla rodzin³.

Uchwała Biura Politycznego KC PZPR z września roku 1949 przesądziła o strukturze sportu w naszym kraju. Uległ on totalnej reorganizacji już w roku 1950. Rozwiązano wszystkie istniejące kluby i sekcje sportowe i reaktywowano je w nowych strukturach branżowych, narzucając im zależność od zakładów pracy. Powstało dziewięć zrzeszeń „cywilnych”: Kolejarz, Górnik, Budowlani, Włóknierz, Unia, Metal (później Stal), Państwowiec (później Ogniwo), Spożywca (później Spójnia) oraz Związkowiec, jedno wojskowe – WKS – oraz jedno milicyjne – Gwardia⁴. Swoje zrzeszenia miały też środowiska szkolne i akademickie (SZS i AZS) oraz rolnicze spółdzielnie produkcyjne (Ludowe Zespoły Sportowe). Nazwy musiały zmienić praktycznie wszystkie, nawet te największe i najstarsze, polskie kluby. Dla przykładu Warta Poznań stała się Stalą, Cracovia – Ogniwo, Polonia Warszawa stała się Kolejarem Warszawa, a Wisła Kraków – Gwardią Kraków⁵. Kluby zakładów zrzeszonych w branżowym Związku Zawodowym Pracowników Leśnych i Przemysłu Drzewnego dla swojego zrzeszenia sportowego przyjęły nazwę Unia, jak twierdzą Kąkolewski i Kąkolewski (2011) – od nazwy klubu Unia Swarzędz powstałego w 1921 roku. Zrzeszenie Sportowe Unia powstało z połączenia zrzeszeń Chemik, Leśnik i Drzewiarz i już w 1949 roku

³ http://www.swit.skolwin.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=100:kronika&catid=20&Itemid=125&showall=&limitstart=1.

⁴ https://pl.wikipedia.org/wiki/Zrzeszenie_sportowe.

⁵ http://www.90minut.pl/strona.php?id=felieton,propaganda_2.

w okręgu szczecińskim miało 5 kół sportowych, a w 1950 roku ta liczba wzrosła do 34 (Anonim 1961). W roku 1951 w okręgu było 21 podmiotów zrzeszenia Unia, z czego dwa miały rangę klubu, a pozostałe były tylko kołami sportowymi. Takie właśnie koło sportowe zostało powołane w Biurze Dyrekcji Budowy Fabryki Celulozy i Papieru w Skolwinie, prawdopodobnie już w 1950 roku. Od początku funkcjonowała tam sekcja piłki nożnej. O „wyczynach” juniorów na rozgrywkach 18 listopada 1951 roku w Skolwinie wspomina w swoim sprawozdaniu zarząd zrzeszenia Unia z okręgu szczecińskiego. Z tego sprawozdania wynika, że w 1951 roku koło ze Skolwina było okrzepłą strukturą i stąd wnioszek autorów, że mogło powstać już w roku 1950, bowiem w roku 1951 jego członkowie zdobyli aż 58 odznak Socjalistycznego Przewodnika Pracy, co plasowało ich na drugiej pozycji – po kole Drukarz. Dla porównania, członkowie koła sportowego Unia z Fabryki Szczotek w Gryfinie zdobyli tylko 24 takie odznaki. Aktywność koła sportowego fabryki papieru manifestowała się też poprzez wyjazdy propagandowe do LZS-ów (Anonim 1951). Należy pamiętać, że ogołocona przez sojuszników radzieckich papiernia była przez pierwsze lata w odbudowie i nie było produkcji, a zatem i dochodu. Tak więc były to biedne lata dla zakładowego sportu w papierni. Istniejące tam półanonimowe koło sportowe Zrzeszenia Sportowego Unia w sierpniu 1956 roku miało sześć sekcji, z czego trzy wymieniono z nazwy: sekcja piłki nożnej, sekcja siatkówki oraz rozpoczynająca działalność – sekcja lekkoatletyczna (Błażkowiak 1956). Z opisu stanu skolwińskiego koła sportowego wynika, że było ono bardzo niedofinansowane. Mimo że Rada Główna Zrzeszenia Sportowego Unia obiecała dotację 19 590 zł, to jednak przez osiem miesięcy nie przysyłała ani złotówki. Koło otrzymało dofinansowanie 32 000 zł z funduszu zakładowego na zakup sprzętu. Sportowcy musieli urządzić dwie zabawy, aby z zebranej podczas nich kwoty 4500 zł pokryć niezbędne bieżące wydatki. Błażkowiak (1956) opisuje tragiczny stan klubu, poważne braki organizacyjne oraz braki w infrastrukturze sportowej („brak boiska”; „na podłodze woda i błoto”). Autor wytyka też nieporadność organizacyjną i zwykłe bałaganiarstwo. W klubie nie było nawet formularzy deklaracji członkowskich, które ponoć całymi stertami zalegały w magazynie w Stalinogrodzie (tam była centrala Unii). Na tak odważną krytykę biedy i złego zarządzania zdobywali się za czasów Polski Ludowej tylko nieliczni autorzy, ale pamiętajmy, że 1956 rok był rokiem odwilży politycznej.

Zakładowy Klub Sportowy (jeszcze bez nazwy własnej), jako jednostkę strukturalną Rady Zakładowej przy Szczecińskich Zakładach Celulozowo-Papierniczych, powołano na zebraniu plenarnym tej Rady w dniu 13 kwietnia 1957

roku. Bezpośrednim powodem takiej decyzji była likwidacja Zrzeszenia Sportowego Unia w Katowicach. Ustalono, że nowo powołanym klubem będzie kierował zarząd dotychczasowego koła sportowego Unia w osobach: prezes – Alfred Skowronek, sekretarz – Ryszard Chrobociński, skarbnik – Stanisław Tarnowski. Jednocześnie zobowiązano władze klubu do przeprowadzenia nowych wyborów do dnia 21 sierpnia 1957 roku (Śliwiński 1957). Warto zwrócić uwagę, że nazwa „Świt” nie pojawiła się w protokole wyżej wspomnianego zebrania założycielskiego. Nie było jej też w żadnym wcześniejszym dokumencie. Użyto jej po raz pierwszy w artykule gazety „Skolwin”, oddanym do druku 19 lipca 1957 roku (Tomczak 1957a). Obecnie działający OKS „Świt” Skolwin za datę swojego powstania przyjmuje 1952 rok. Niestety, autorzy niniejszej pracy nie napotkali na żaden wiarygodny dokument potwierdzający tę datę. Wyjątkiem jest protokół kontroli wewnętrznej (klubowej) komisji rewizyjnej z 12–15 grudnia 1965 roku (Mazur i in. 1965), gdzie pojawia się następujące stwierdzenie: „Klub istnieje od dn. 1 I 1949 r. pod nazwą *Unia* ze zmianą na *Świt* w 1952 na podstawie art. 24 prawa o stowarzyszeniach (Dz.U. nr 94, poz. 808 z dnia 27 października 1932 roku z uwzględnieniem późniejszych zmian)”. Powyższy zapis jest jednak niewiarygodny, bowiem gdy 2 stycznia 1949 roku kierownictwo fabryki objął Mieczysław Woronowicz, podlegał mu tylko jeden pracownik umysłowy i 15 robotników (Jakacki 1978) i trudno oczekiwać, aby tak nieliczna ekipa miała czas na zajęcia sportowe. Nawet z formalnego punktu widzenia klub nie mógł być zarejestrowany w 1952 roku, gdyż nie miał wtedy osobowości prawnej. Wydaje się też wysoce nieprawdopodobne, żeby w czasach stalinizmu i systemowego niszczenia wszelkiej indywidualności ktoś pokusił się o kwestionowanie wytycznych PZPR w zakresie hierarchizacji i uniformizacji polskiego sportu, a takim właśnie posunięciem byłaby próba rejestrowania klubu pod indywidualną nazwą. Stwierdzenie o powołaniu klubu w 1952 roku raz puszczone w obieg – w 1964 roku (Mazur i in. 1964) – utrwaliło się w świadomości działaczy i sportowców, dlatego też 3 czerwca 1967 roku klub zorganizował uroczystości z okazji piętnastolecia istnienia (Splawski 1967a). Jednak do Rejestru Stowarzyszeń Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie Klub pod nazwą „Świt” wpisano dopiero z datą 25 lutego 1958 roku (Bartczak 1958).

Sekcję Żeglarską ZKS „Świt” powołano 11 lipca 1957 roku, kiedy to odbyło się pierwsze spotkanie organizacyjne, na którym na przewodniczącego wybrano Feliksa Rafałowskiego (zdj. 1), sekretarzem została Halina Woronowicz, zaś Stanisław Tomczak (zdj. 1) objął obowiązki gospodarza sprzętu. Aby zobrazować

warunki, w jakich tworzyła się ta sekcja wodniacka, należy wspomnieć, że jeszcze w połowie 1953 roku przy nabrzeżu Fant stał wypalony kadłub wielkiego niemieckiego statku pasażerskiego *Usambara* (sukcesywnie ciętego na złom), a nieopodal widać było wrak promu kolejowego, tudzież sterzące z wody maszty innych zatopionych jednostek (Jakacki 1978).



Zdjęcie 1. Basen przystani Klubu „Świt” Skolwin (widok od strony północnej); wczesne lata sześćdziesiąte. Na pierwszym planie Stanisław Tomczak (w okularach); obok niego Feliks Rafałowski (w berecie) oraz Paweł Jabłoński. Przy krótkiej drewnianej kei stoją zacumowane cztery Cadety

Źródło: ze zbiorów Przemysława Rafałowskiego.

Nowo powstała sekcja dysponowała dwoma dwuosobowymi kajakami, kupionymi zapewne z funduszu zakładowego. Dodatkowo, w sezonie 1957 roku wypożyczono cztery dodatkowe kajaki z FKS „Orzeł” działającego przy Szczecińskich Zakładach Włókien Sztucznych w Żydowcach. Kajaki te wymagały jednak „małego remontu we własnym zakresie”. Do pierwszego pływania dopiero się przygotowywano. W artykule *Ach jak przyjemnie...* Stanisław Tomczak (1957a) informował, że miało to nastąpić w dniu otwarcia przystani. Ta historyczna chwila nastąpiła 4 października 1957 roku. W międzyczasie dokupiono maszty i małe żagielki do dwóch kajaków, wyposażono je też w boczne miecze połączone od góry. Na pierwsze pływanie, na dwóch kajakach z żaglem i jednym bez, wybrały się następujące osoby: H. Woronowiczowa, B. Matyszkiewicz, J. Blekicki,

E. Ciemnoczołowski oraz S. Tomczak. Jak udokumentowano na zdjęciu, kierownik sekcji, Feliks Rafałowski, stał na kei i nadzorował pływanie. W tym samym artykule sekcję nazwano raz „sekcją wodną”, a drugi raz „sekcją wioślarską”. Prezesem ZKS „Świt” był w tym czasie Alfred Skowronek (Tomczak 1957b). Jak widać na załączonych do powyższego artykułu zdjęciach, przystań znajdowała się wtedy w bocznym kanale papierni, a ustawiona prostopadle do brzegu drewniana keja miała długość 5–6 m i szerokość około 1,5 m. Pierwsze pływanie na kajakach musiało zrobić dobre wrażenie na dyrekcji papierni, gdyż prawdopodobnie już późną jesienią podjęto decyzję, aby w stoczni jachtowej w Chojnicach zamówić mały jacht mieczowy niemieckiej klasy narodowej Pirat. Po krótkim pierwszym sezonie okazało się też, że użytkowane kajaki nadal wymagają konserwacji – zawiadamił o tym kierownik sekcji wioślarsko-żeglarskiej w notatce prasowej opublikowanej w grudniu (Rafałowski 1957). Najbliższe walne zebranie ZKS „Świt” miało się odbyć 20 grudnia 1957 roku. W skład zarządu klubu nie wchodził jednak wtedy kierownicy poszczególnych sekcji i byli oni prawdopodobnie wybierani na zebraniach swoich sekcji.

Pierwszą zimę żeglarze spędzili pracowicie. Zorganizowali kurs na stopień żeglarza jachtowego, który miał się zakończyć do końca kwietnia 1958 roku. Zajęcia teoretyczne obejmowały 20 godzin szkolenia i brało w nich udział 21 osób. Sekcja zyskiwała na popularności i „powiększyła dwukrotnie liczbę swoich członków do stanu 41” (Ket. 1958a). Co ważne, przekonano dyrekcję i radę zakładową, że potrzebne są kolejne jednostki pływające i zamówienie w stoczni jachtowej w Chojnicach zwiększono z jednej do dwóch jednostek klasy Pirat. Miały one być dostarczone do Skolwina do końca kwietnia. Planowano, że już na początku maja zorganizowany zostanie na nich kurs praktyczny na stopień żeglarza jachtowego. Do grupy aktywistów sekcji dołączył inż. Eugeniusz Ciemnoczołowski z laboratorium aparatury pomiarowej (Ket. 1958a). Na zdjęciach z rozpoczęcia sezonu, które obyło się prawdopodobnie 1 maja, widać tylko jeden jacht klasy Pirat (Ket. 1958b). Ten drugi, najpewniej zamówiony dużo później niż pierwszy, po prostu nie został wykonany na czas.

Sprzęt żeglarski był wówczas przechowywany w przylegającym do bocznego kanału papierni niskim, murowanym magazynie z rampą, do którego dochodziła bocznicą kolejowa (Krzysztof Woronowicz – informacja ustna). Magazyn ten wkrótce poddano gruntownemu remontowi, więc na przełomie maja i czerwca 1958 roku żeglarze musieli go opuścić, a sprzęt żeglarski trafił na przechowanie do hal fabrycznych i pomieszczeń biurowych. Prawdopodobnie już dużo

wcześniej zamierzano przenieść żeglarzy na nową przystań nad Odrą (obecna lokalizacja). Ważnym powodem dla wyrzucenia żeglarzy z dotychczasowej siedziby były plany produkcyjne zakładu – np. boczny kanał przeznaczono do moczenia „papierówki”, czyli drewna do produkcji papieru (Krzysztof Woronowicz – informacja ustna).

Planowana budowa hangaru i ogrodzenia terenu niestety opóźniła się i w czerwcu 1958 roku nic nie wskazywało na rychłe rozpoczęcie tej inwestycji (Ket. 1958c). Ze wspomnianego artykułu wynika także, że szkolenie na dwóch Piratach przebiegało sprawnie i w czerwcu miało się zakończyć. Oznacza to, że jeżeli rzeczywiście było jakieś opóźnienie w dostarczeniu drugiego jachtu, to było ono nieznaczne. Żeglarze ze „Świt” planowali w lipcu 1958 roku udział w „międzynarodowych regatach na jeziorze Dąbskim” (Ket. 1958c). Piratom nadano nazwy *Alfa* i *Paloma* (Flagsztok 1958).

Równoległe do opisanych powyżej działań praktycznych podejmowano też działania bardziej formalne, zmierzające do rejestracji sekcji i jej przystąpienia do Polskiego Związku Żeglarskiego. W dniu 20 czerwca 1958 roku wypełniono i wysłano ankietę PZŻ oraz wpłacono kwotę 100 zł wpisowego (Rafałowski, Rant 1959).

Następnie, 26 stycznia 1959 roku, na walnym zebraniu członków ZKS „Świt” wybrano nowy zarząd. Prezesem został Antoni Rant, zaś pierwszym wiceprezesem Alfred Skowronek (Anonim 1959). W dniu 19 maja 1959 roku wystosowano oficjalne pismo do Zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego w Warszawie w sprawie rejestracji sekcji żeglarskiej w PZŻ. Wcześniej – 12 marca – zapłacono składkę roczną w wysokości 200 zł. Kierownikiem sekcji żeglarskiej był wtedy Feliks Rafałowski, sekretarzem – Stanisław Tomczak, zaś gospodarzem (bosmanem) – Marian Herman. Sekcja liczyła 21 członków, w tym dwóch sterników i sześciu żeglarzy (Rafałowski, Rant 1959).

W 1959 roku systemem gospodarczym i w ramach prac społecznych remontowano łódzie i budowano nową przystań nad Odrą. Zamówiono też trzeci jacht mieczowy klasy Pirat. Jednostka ta, transportowana koleją, została po drodze poważnie uszkodzona (podziurawiona) i dlatego też za jacht nie zapłacono i zmuszono stoczną w Chojnicach do wymiany uszkodzonej jednostki na nową (Krzysztof 1960). Trzeciego Pirata nazwano *Donna* (Zygmunt Chabrowski – informacja ustna). Jachty typu Pirat były bardzo popularne w Polsce w latach 60., a nawet 70. XX wieku.

W kwietniu i maju 1960 roku przeprowadzono przegląd, naprawę oraz gruntowne malowanie trzech jednostek klasy Pirat wraz z wyposażeniem, a pod koniec maja jednostki te zostały spuszczone na wodę. Rozpoczęto też (w systemie gospodarczym) „budowę przystani przy nabrzeżu” (Spławski 1961). Zdjęto z inwentarza zużytą łódź gumową o wartości księgowej 8000 zł (Krzystolik i in. 1961). „Członkowie sekcji pływali od 1 czerwca do 31 października 1960 r. Akwenem pływania w sezonie było jezioro Dąbie. Pływanie odbywało się prawie codziennie, oczywiście w zależności od pogody, odpowiedniej dla tego rodzaju łodzi. W pływaniach brało udział 28 członków sekcji i przepływano ogółem 1324 km. Na przystani żeglarskiej był zatrudniony (sezonowo) gospodarz-konserwator z pensją miesięczną 500 zł” (Spławski 1961).

„W miesiącu czerwcu zorganizowano wewnętrzne regaty w ramach Zakładowej Spartakiady, natomiast w miesiącu lipcu sekcja zorganizowała 6-dniowy rejs przy udziale 9 najlepszych żeglarzy ze Skolwina do Dziwnowa i z powrotem na jachtach klasy Pirat” (Spławski 1961). Rejs ten był najważniejszym wydarzeniem w życiu sekcji w tamtym sezonie. Był bardzo udany i odbył się bez żadnych niespodzianek czy wypadków.

„Przy usilnych staraniach członków sekcji we wrześniu 1960 r. dokonano zakupu w Warsztatach Szkutniczych LPŻ w Dąbiu jeszcze jednej łodzi klasy H i było to drugim wielkim wydarzeniem tamtego sezonu żeglarskiego dla naszej sekcji” (Spławski 1961). Popularna w powojennej Polsce klasa H czyli Hetka, to niemiecka konstrukcja znana jako H-Jolle, zaprojektowana w roku 1921⁶. Do Hetki bardzo podobna jest polska Omega zaprojektowana w 1942 roku. Hetka zakupiona przez skolwiński „Świt” otrzymała nazwę *Eol* (Zygmunt Chabrowski – informacja ustna).

W sezonie 1960 pozyskano drugiego sternika jachtowego oraz trzech dodatkowych żeglarzy, zatem w ciągu dwóch lat istnienia sekcji, do dnia 31 października 1960 roku, łącznie 14 członków zdobyło stopień żeglarza, a dwóch – stopień sternika jachtowego. Mimo tych osiągnięć „należy stwierdzić, że koledzy nasi z sekcji żeglarskiej uważają swą sekcję jako więcej turystyczną dającą osobiste zadowolenie i rozrywkę, a nie jako sekcję wyczynową, świadczy o tym fakt, że w ubiegłym roku nie brali oni żadnego udziału w organizowanych regatach chociażby na terenie Szczecina” (Spławski 1961).

⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/H-Jolle>.

Przedstawiciel sekcji żeglarskiej Stanisław Tomczak na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym klubu 17 lutego 1961 roku, odpierając zarzuty braku aktywności regatowej, stwierdził, że jeżeli sekcja ma być naprawdę sekcją regatową, to nie wystarczy na to pieniędzy, bo taka działalność jest niezwykle kosztowna. Na tym samym zebraniu przyjęto wniosek, aby ubezpieczyć członków sekcji żeglarskiej „na wypadek śmierci i kalectwa oraz majątek trwały (żagłówki)” (Barciński, Krzystolik 1961).

W 1961 roku prezes klubu w ramach daleko posuniętej formalizacji przydzielił poszczególnym członkom nowego zarządu „opiekę” nad sekcjami. Opiekunem sekcji żeglarskiej „Świt” został Jan Grudziński (Spławski 1962). Sekcja liczyła wtedy 65 członków. W tym samym roku dziewięciu członków sekcji pojechało do Świnoujścia do klubu Cztery Wiatry i wzięło udział w szkoleniach żeglarskich. Czterech z nich zdobyło stopień żeglarza, trzech sternika jachtowego, a dwóch odbyło częściowy staż instruktorski. Cztery inne osoby pojechały do Mikołajek na kurs żeglarski zorganizowany przez Zarząd Główny Związku Zawodowego Pracowników Przemysłu Chemicznego. Przed sezonem członkowie sekcji w czynie społecznym przeprowadzili remonty kadłubów i lakierowanie czterech posiadanych jachtów. Dużo wysiłku włożyli też w prace wykończeniowe hangaru i częściową budowę drogi prowadzącej do przystani. Dla pracowników zakładu przygotowano wypożyczalnię kajaków. Kajaki wypożyczano za minimalną opłatą, co spotkało się z przychylnym przyjęciem załogi zakładu (Spławski 1962).

Sezon 1961 był pierwszym sezonem regatowym. Wszystkie cztery jachty będące własnością klubu wystartowały w dniach 22–27 lipca w Regatach Gryfa Pomorskiego w Świnoujściu. We wrześniu jedna jednostka wzięła udział w Regatach Przyjaźni na Zalewie Szczecińskim. Przedstawiciele klubu nie zajęli wysokich miejsc, ale sam udział w dwóch wymienionych imprezach był już sukcesem i okazją do dalszego doskonalenie załóg (Spławski 1962).

W roku 1962 stan posiadanego sprzętu nie zwiększył się, ale wcześniej zakupioną Hetkę wykazywano w sprawozdaniu SOZZ jako Omegę. W tym samym sprawozdaniu sprzęt klubu oceniono jako „nowy – stan dobry. Wyposażenie w żagle zadowolające” (Anonim 1963).

W roku 1963 pojawiło się w klubie sześć jachtów klasy Cadet, czyli monotypowych, dwuosobowych, mieczowych jachtów regatowych dla młodzieży. Łodzie te wybudował systemem gospodarczym członek klubu Antoni Gierchowski – szkutnik z zawodu. Nadano im nazwy: *Osa*, *Ważka*, *Mucha*, *Komar*, *Bąk*, *Żuk*

(Przemysław Rafałowski – informacja ustna). Antoni Gierchowski był prawdopodobnie zatrudniony na etacie papierni, bo jego nazwiska nigdy nie wymieniono wśród pracowników klubu „Świt”. W inwentarzu sekcji znajdowały się plany skutnicze różnych łodzi, między innymi Cadeta, a samodzielna budowa jachtów była w PRL popularna i popierana.

W 1964 roku poczyniono starania o powiększenie bazy sprzętowej. Realna okazja, aby starania te zrealizować, nadarzyła się w połowie września 1964 roku, kiedy to klub „Świt” wizytowany był przez przedstawiciela Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Szczecinie – Przewodniczącego Miejskiego Komitetu Kultury Fizycznej, towarzysza Tomczyka. Towarzysz Tomczyk, zapoznawszy się z działalnością klubu, jego infrastrukturą i posiadanym sprzętem, obiecał udzielenie stosownej, nieodpłatnej pomocy, której faktycznie udzielono już wkrótce. Piłkarze dostali sprzęt na sumę 20 tys. zł, zaś stan posiadania sekcji żeglarskiej zwiększył się o łódź motorową oraz nowy balastowy jacht żaglowy klasy Folkboat (zdj. 2) (Spławski 1965). Protokół zdawczo-odbiorczy popisano 5 grudnia 1964 roku, można się więc domyślać, że jacht ten w tym sezonie jeszcze nie pływał. Jacht miał wartość księgową 157 509,30 zł (Mazur i in. 1965).

Można się zastanawiać, dlaczego lokalne władze wykazywały się w tych trudnych czasach taką hojnością w stosunku do lokalnych żeglarzy. Otóż od roku 1963 zaczęła się bardzo dynamicznie rozwijać Szczecińska Stocznia Jachtowa. W przejętych obiektach w Dąbiu produkowano między innymi drewniane balastowe jachty typu Folkboat i Vega. Jachty te eksportowano do wielu krajów zachodnich za dewizy. Eksport ten okazał się bardzo niestabilny i stocznia często miała trudności ze zbytem. Przy obowiązującej wtedy socjalistycznej zasadzie pełnego zatrudnienia, nie było mowy o zwalnianiu pracowników, wysyłaniu ich na długie urlopy bezpłatne czy zmniejszaniu tempa produkcji. Dlatego też nadwyżki jachtów trafiały nieodpłatnie do szczecińskich żeglarzy. Jachty typu Folkboat to drewniane jednostki bez silnika, a zatem z niewielkim „wsadem dewizowym”. Z tej sytuacji skorzystał też „Świt” Skolwin.

Pomoc dla żeglarzy została też w pewnym sensie zinstytucjonalizowana. W październiku 1962 roku powstało lokalne Stowarzyszenie Rozwoju Żeglarstwa. Do komitetu honorowego zaproszono całą elitę ówczesnego Szczecina. Wśród 32 członków honorowych znajdowali się przedstawiciele władz partyjno-administracyjnych miasta i województwa oraz dyrektorzy największych przedsiębiorstw. Określono potrzeby szczecińskiego żeglarstwa, realne możliwości pomocy i konsekwentnie rozpoczęto gromadzenie środków finansowych na

realizację nakreślonych celów. Wśród beneficjentów Stowarzyszenia znalazł się też w kolejnych latach „Świt” Skolwin (Wojciechowski i in. 1965).



Zdjęcie 2. W basenie przystani Klubu „Świt” Skolwin (lata sześćdziesiąte).
Na pierwszym planie jeden z Folkboatów szykuje się do wypłynięcia; obok Omega Eol.
Na brzegu przed drewnianym hangarem sześć Cadetów.
Na dziobie Folkboata komandor Rafałowski
Źródło: ze zbiorów Przemysława Rafałowskiego.

Na wiosnę 1964 roku zarząd klubu polecił zarządowi sekcji żeglarskiej opracowanie regulaminu przystani oraz regulaminu dla bosmana. Oba dokumenty zostały zatwierdzone na posiedzeniu zarządu klubu 13 maja 1964 roku. Jednocześnie podjęto uchwałę, aby posiadane kajaki odsprzedać na drodze przetargu pracownikom papierni, z zastrzeżeniem, że nie będą mogły one być wykorzystywane ani przechowywane na terenie zakładu. Decyzję taką podjęto po skargach na niewłaściwe zachowanie osób wypożyczających kajaki, otrzymywanych od inspektorów Szczecińskiego Urzędu Morskiego, którzy patrolowali pobliskie akweny (Spławski 1965).

Brak jest wiarygodnych informacji na temat tego, kto kierował sekcją żeglarską na początku lat 60. Bardzo możliwe, że Feliks Rafałowski (zdj. 1, 2) – inicjator i założyciel sekcji, pełnił swoją kierowniczą funkcję od 1957 roku do połowy lat 60. (Przemysław Rafałowski – informacja ustna). Pracował on na stanowisku inspektora BHP w papierni, był też w tym czasie radnym Dzielnicowej

Rady Narodowej oraz redaktorem naczelnym gazety „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”. Wiemy jednak, że na zebraniu wyborczym sekcji w styczniu 1964 roku wybrano nowy zarząd w osobach: Mirosław Madaliński (kierownik sekcji), Kazimierz Wojtaszek (zastępca kierownika), Janusz Grudziński (sekretarz) oraz Maria Paholak [Pakulak?] (członek zarządu). Systematycznie rosły kwalifikacje członków sekcji. W roku 1964 mogła się ona pochwalić 9 sternikami jachtowymi oraz 21 żeglarzami jachtowymi. Zgodnie z uchwałą zarządu klubu sekcja przeprowadziła też kurs na stopień żeglarza jachtowego dla młodzieży w wieku szkolnym. Spośród 60 kursantów obu płci egzamin zdało 8 osób. To gwarantowało, że posiadane od niedawna Cadety będą miały pełną obsadę młodzieży z uprawnieniami i będą mogły uczestniczyć we wszystkich regatach w tej klasie organizowanych w okręgu szczecińskim. Zarząd zalecił też, aby podobny kurs odbył się także w roku 1965 (Spławski 1965).

Doskonalenie kadr oraz aktywność regatowa były ważne zarówno dla klubu, jak i sekcji. Żeglarze ze „Świtu” startowali w sezonie 1964 tylko w jednej imprezie – Regatach Przyjaźni na Zalewie Szczecińskim – niestety, bez większych sukcesów. Powodem tak skromnej reprezentacji zawodników „Świtu” w imprezach sportowych okręgu było to, że dominowały tam regaty w klasach olimpijskich i przygotowawczych. Nikt nie organizował regat w klasach Pirat czy Omega (Hetka). Mimo to w klubie przeprowadzano jednak intensywne szkolenia żeglarskie. W omawianym sezonie posiadane łodzie przepływały łącznie 2500 godzin. Przepracowano też społecznie 38 tys. godzin (prawdopodobnie od początku istnienia sekcji) przy konserwacji sprzętu, przy budowie pomostów, betonowaniu podłogi w hangarze, malowaniu hangaru oraz częściowej niwelacji terenu wokół przystani. Szczególnie duże zasługi dla sekcji wnieśli: Mirosław Madaliński, Paweł Jabłoński (zdj. 1), Lech Hertel, Bałkowski, Muklewicz, Krzysztof Madaliński oraz Jeleński (Spławski 1965). Dnia 30 grudnia 1964 roku komisja w składzie Krystyna Jabłońska oraz Eugeniusz Ciemnoczołowski przeprowadziła spis sprzętu posiadanego przez sekcję. Oprócz 6 Cadetów, 3 Piratów, 1 Omegi oraz 1 Folkboata, wykazano jeden kajak, łódź motorową Lamunal (o nazwie *Milenka*), szalupę z wyposażeniem (własność ZHP) oraz bączek z silnikiem (własność papierni) (Spławski 1965).

Wśród uchwał podjętych na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym zarządu klubu 21 stycznia 1965 roku znalazły się też takie, które dotyczyły sekcji żeglarskiej. Uznano za ważne, aby w nadchodzącym sezonie co najmniej dwóch sterników jachtowych podwyższyło swoje kwalifikacje uzyskując patenty sterników

morskich (Spławski 1965). Niestety nie dało się osiągnąć tego celu na spręcie będącym w posiadaniu klubu, który nie dysponował przecież żadnym jachtem pełnomorskim, a jednym z warunków przystąpienia do egzaminu na sternika morskiego było zaliczenie odpowiedniego stażu morskiego. Feliks Rafałowski pływał w tym celu na jachcie typu Vega w bratnim klubie Chemik Police (Przemysław Rafałowski – informacja ustna). Inne postulaty zgłoszone wtedy przez zarząd to: rozbudowa hangaru oraz nabrzeża od strony wschodniej, zorganizowanie kolejnego kursu na stopień żeglarsza oraz udział w lokalnych regatach. W dyskusji zastanawiano się też nad możliwością zorganizowania nauki pływania dla członków klubu, szczególnie sekcji żeglarskiej, ale odłożono tę kwestię do czasu wybudowania zakładowego ośrodka wypoczynkowego w Inoujściu⁷ (Spławski 1965).

W latach 1965–1966 sekcja żeglarska miała zarząd pięcioosobowy w następującym składzie: Mirosław Madaliński (kierownik sekcji), Feliks Rafałowski (zastępca kierownika), Krystyna Jabłońska (sekretarz), Paweł Jabłoński (kapitan sportowy) i Maria Pakulak (członek) (Ochmański, Błaszczuk 1967). Funkcja kapitana sportowego pojawiła się w klubie po raz pierwszy. Oznaczało to nowe wyzwania dla klubowych regatowców.

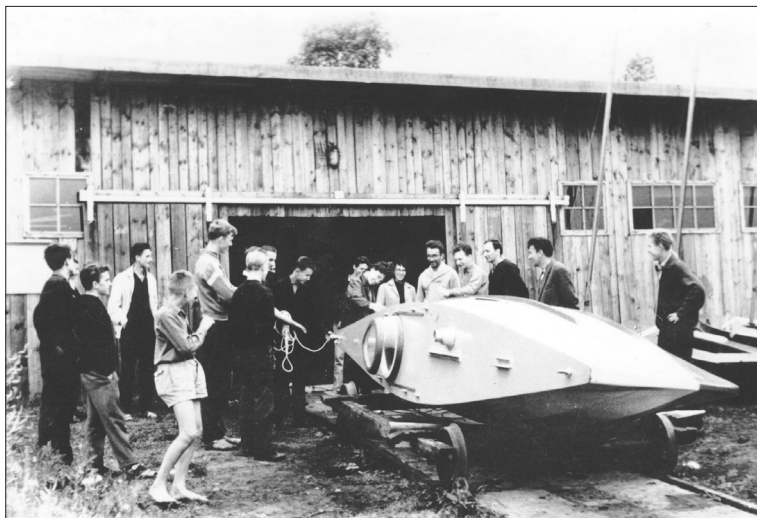
Lata 1965–1966 można określić jako złote lata rozwoju żeglarstwa w Skolwinie. W 1965 roku Stowarzyszenie Rozwoju Żeglarstwa przekazało sekcji kolejny jacht balastowy klasy Folkboat (wartość księgowa 197 809 zł), zaś w roku następnym – trzy mieczowe jachty regatowe klasy Hornet. Cała flotylla „Świtu” liczyła wtedy 15 jednostek pływających, nie licząc motorówki i szalupy. Folkboaty otrzymały nazwy *Narwal* i *Delfin*, zaś Hornety – *Mars*, *Jowisz* i *Mercury* (Zygmunt Chabrowski – informacja ustna). Sekcja zyskiwała na popularności i liczba jej członków wzrosła od 65 (w tym 5 kobiet) przed sezonem 1965 do 178 (w tym 24 kobiet) po sezonie 1966. Liczba osób mających patenty żeglarskie wzrosła do 33 (w tym 9 sterników). W 1965 roku „Świt” uplasował się w żeglarskiej sportowej punktacji klubowej na 14. miejscu. W roku następnym znalazł się na 24. miejscu, ale już w punktacji ogólnokrajowej. Najlepsze wyniki indywidualne uzyskał w 1965 roku Feliks Rafałowski, zajmując 12. miejsce, zaś w 1966 roku – Stanisław Tomczak, zajmując 26. miejsce. W tym okresie jachty z innych klubów startujące w regatach miały już żagle dakronowe, zaś sportowcy ze „Świtu” musieli im stawiać czoła na dużo mniej sprawnych aerodynamicznie

⁷ Ośrodek ten nigdy nie został zbudowany.

żaglach bawełnianych (Ochmański, Błaszczuk 1967). Jak wynika z rozdzielnika Stowarzyszenia Rozwoju Żeglarstwa – „Świt” otrzymał wkrótce potrzebne żagle (Anonim 1972). W 1966 roku „Świt” został sklasyfikowany w klasie Folkboat na 7. pozycji, a w klasyfikacji MKS – na 23. miejscu w rankingu ogólnokrajowym (Anonim 1967). W sprawozdaniu zarządu specjalne podziękowania skierowano do kapitana sportowego – Pawła Jabłońskiego – za jego duży wkład w przygotowanie załóg i sprzętu do regat. Doceniono też wysiłki organizacyjne Mirosława Madalińskiego. Z dokonań inwestycyjnych sekcji wymieniono powstanie bunkra na paliwo, wybudowanego w czynie społecznym w celu zabezpieczenia hangaru ze sprzętem żeglarskim przed pożarem. Bunkier ten zachował się do dziś pod podłogą hangaru w jego wschodniej części (Janusz Krzystolik – informacja ustna). W sezonie 1966 (etatowym) bosmanem przystani był Waldemar Szczepański (Spławski 1967b).

W sprawozdaniu SOZZ za rok 1966 oprócz 15 jednostek wykazanych wcześniej wspomniano też o 5 łodziach turystycznych (Anonim 1967). Już w tamtych czasach pojawiały się nieliczne łodzie prywatne, ale zazwyczaj nie wykazywano ich w spisach inwentarza ani w sprawozdaniach klubu. Na fotografii datowanej na sierpień 1965 roku, na brzegu, przed drewnianym jeszcze wtedy hangarem „Świtu”, widać wyslipowany kabinowy jacht balastowo-mieczowy o długości około 8 m. Niestety, nie wiadomo, jaki to jacht ani do kogo należał. Wiadomo też, że w tych latach bosman Lech Hertel przerobił we własnym zakresie balastowy jacht regatowy klasy Star, dodając mu nadbudówkę oraz studzienkę, gdzie zamocowany był specjalnie zaadaptowany do napędu łodzi silnik od motocykla (Andrzej Madaliński – informacja ustna). Na innym zdjęciu datowanym na 1967 rok przy wschodnim (nieumocnionym jeszcze wtedy nabrzeżu) stoi niewielki jacht kabinowy – prawdopodobnie popularna wtedy w Polsce sklejkowa konstrukcja Jacka Holta klasy Rambler. Zręczny szutnik-amator mógł wtedy taki jacht wykonać z dostępnych w naszym kraju materiałów. Inna prywatna, eksperymentalna konstrukcja powstała w hangarze klubu około roku 1964. Inwestorem i zarazem budowniczym był Antoni Gierchowski – ówczesny szutnik. Łódź ta, zrobiona ze sklejki, miała nietypowe proporcje. Była długa (około 5–6 m), bardzo wąska, o relatywnie wysokiej wolnej burcie. Miała silnik oraz nieproporcjonalnie mały, przystosowany do szybkiego demontażu, maszt z ożaglowaniem typu słup. Przeszklona kopułka na śródkręciu umożliwiała sternikowi prowadzenie łodzi bez wychodzenia na pokład (zdj. 3). Jacht pod żaglami okazał się bardzo wywrotny. Z uwagi na wydłużony kształt żartobliwie nazywano nową konstrukcję *Thresher*

– poprzez analogię do amerykańskiego okrętu podwodnego, który zatonął rok wcześniej (Andrzej Madaliński – informacja ustna).



Zdjęcie 3. Hangar na przystani ZKS „Świt” około roku 1964.
Przed wodowaniem eksperymentalnej jednostki nazywanej *Thresher*

Źródło: ze zbiorów Andrzeja Madalińskiego.

Dnia 10 lutego 1967 roku odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze sekcji, podczas którego rozszerzono i nieco zmieniono skład zarządu: Mirosław Madaliński został ponownie kierownikiem sekcji, Stanisław Tomczak – jego zastępcą, zaś Krystyna Jabłońska – sekretarzem. Kapitanem sportowym kolejny raz został Paweł Jabłoński, zaś członkami zarządu sekcji – Stanisław Wolski, Maria Różak, Jacek Radzimski oraz Feliks Rafałowski. Nowy zarząd przygotowywał się do obchodów 10-lecia sekcji, które wyznaczono na początek nowego sezonu (1967) (Spławski 1967b).

Na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym w dniu 3 marca 1967 r. zarząd klubu zobowiązał sekcję żeglarską do udziału we wszystkich regatach w okręgu i prowadzenia systematycznych kursów na stopień żeglarza, a członków sekcji do zdobywania wyższych stopni żeglarskich. Mirosław Madaliński zwrócił uwagę na nierealność tego planu z uwagi na brak środków na transport sprzętu na terenie województwa (Madaliński, Jarecki 1967). Zarząd wnioskował też o zorganizowanie przez sekcję dni otwartych w celu popularyzacji sportu żeglarskiego

oraz o przeprowadzenie remontu i przebudowy istniejącego hangaru (Sinicki i in. 1967). W roku 1967 „Świt” zajął 18. miejsce w sportowej ogólnopolskiej punktacji międzyklubowej (Kopcewicz, Szymański 1968). W tamtych czasach w klubie znajdowała się z pewnością przynajmniej jedna jednostka klasy FD (Latający Holender) (zdz. 4), chociaż takie jachty nie były nigdy wykazywane w sprawozdaniach.



Zdjęcie 4. Przystań ZKS „Świt” około roku 1967. Od lewej: s/y *Donna* (klasa Pirat), jacht klasy: Latający Holender, Pirat, Cadet, Omega (*Eol?*), łódź z silnikiem motorowym *Iza*, na brzegu dwa Cadety

Źródło: ze zbiorów Andrzeja Madalińskiego.

Na początku następnego roku (1968) w zarządzie klubu „Świt” zaczęły przeważać nastroje pesymistyczne i antyżeglarskie. W sprawozdaniu za lata 1964–1967 dokonano analizy wydatków i przedstawiono bilans dokonań. Stwierdzono wprost, że stan finansów „nie jest wystarczający do dalszego prowadzenia działalności sportowej”. Dlatego zarząd klubu zlikwidował sekcję turystyczno-motorową i świadomie ograniczał inne wydatki – ograniczono między innymi starty w regatach „ze względu na brak odpowiedniego wyposażenia jachtów, niemożliwość ubezpieczenia sprzętu żeglarskiego ze względu na wysokie stawki ubezpieczeniowe”. Brakowało środków finansowych na konserwację i remont sprzętu. W okresie od 1964 do 1967 roku dochody (i wydatki) roczne klubu wynosiły od

150 do 225 tys. zł. W roku 1968 brakującą kwotę określono na 100 tys. zł. Pilne potrzeby sekcji żeglarskiej (nieujęte w preliminarzu) zawarto w trzech punktach:

1. Ubezpieczenie sprzętu żeglarskiego.
2. Zlecenie stoczni jachtowej remontu jachtu klasy Folkboat.
3. Wyposażenie jachtów wyczynowych (Hornet) w żagle dakronowe (3 szt.) (Anonim 1968).

Pod koniec sezonu 1969 zarząd klubu „Świt”, na wniosek prezesa Janusza Spławskiego, zawiesił w obowiązkach kierownika sekcji żeglarskiej Mirosława Madalińskiego i wprowadził zakaz pływania. Takie drastyczne decyzje podjęto, „ponieważ zdarzały się wypadki samowolnego zabierania sprzętu z przystani, zabierania na pokład osób nieuprawnionych poza stanem dozwoleń ilości miejsc na jednostce. Pływania odbywały się nawet w porze nocnej do Lubczyzny na zabawę”. Zarząd chciał w ten sposób „uniknąć i zapobiec nieszczęśliwym wypadkom” (Spławski 1971). Stanowisko zarządu poparł Ryszard Kędziński, przedstawiciel Miejskiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Dyrektor Główny powiedział, że „sprzęt żeglarski eksploatowany był do celów elitarnych”. Zaiścia sytuację omawiano na walnym zebraniu klubu w dniu 18 lutego 1971 roku. W obronie sekcji żeglarskiej, oprócz Mirosława Madalińskiego, wypowiedzieli się również Eugeniusz Ciemnoczołowski oraz Krystyna Jabłońska. W roku 1970 wartość księgową sprzętu ruchomego sekcji żeglarskiej wynosiła 589 710 zł. Działacze klubu wnioskowali, aby formalnie ten majątek przejęła papiernia (Słabowski i in. 1971) (w domyśle – aby również przejęła na siebie koszty remontów i konserwacji).

Sezon 1970 był okresem pogłębiającego się upadku sekcji żeglarskiej. Kłopoty finansowe klubu z końca lat 60. odbiły się też znacznie na sekcji. Brakowało instruktora na etacie i dlatego nie było szans na efektywne szkolenie nowych kadr. Sprzęt był zdewastowany, częściowo z powodu braku poszanowania mienia klubowego przez niektórych członków sekcji, a częściowo z powodów obiektywnych – braku pieniędzy na konserwację i remonty (Słabowski i in. 1971), dlatego wiele łodzi nie nadawało się do pływania. Na początku działalności sekcji lekkie łodzie mieczowe konserwowano społecznie, we własnym zakresie. Kiedy natomiast klub otrzymał dwa jachty kilowe i wyczynowe łodzie regatowe, okazało się, że wymagają one niedostępnych na rynku materiałów specjalistycznych, takich jak na przykład lakiery poliuretanowe. Powierzchnie oryginalnie wykończono tymi lakierami nie przyjmowały już innych tradycyjnych farb. Takie materiały dewizowe posiadała tylko stocznia jachtowa i dlatego jedynym wyjściem byłoby

zlecenie remontu. Na to jednak klub nie miał pieniędzy. Wydaje się jednak dziwne, że po pięciu latach użytkowania oba Folkboaty potrzebowały kapitalnego remontu.

O złym stanie finansów klubu „Świt” w 1970 roku może też świadczyć brak osobnej kolumny sportowców ze Skolwina w pochodzie pierwszomajowym. Prezes Spławski zdecydował, że muszą oni iść w kolumnie pracowników papierni z prozaicznego powodu – nie mieli dresów (Barciński, Wasiluk 1970). W sekcji żeglarskiej z przewidzianej w preliminarzu kwoty 51 741 zł wydano tylko 11 031 zł, z czego przeważającą większość (8912 zł) pochłonęło wynagrodzenie bosmana. Dużą część budżetu (3564 zł) stanowiły składki członków (Spławski 1971).

Nie wiadomo, jak długo utrzymał się zakaz pływać wprowadzony przez zarząd klubu pod koniec sezonu 1969. Biorąc jednak pod uwagę stan zniszczenia sprzętu, można się domyślać, że jeżeli w sezonie 1970 zezwolono na pływanie, to tylko na niektórych łodziach. Bosmanem był wtedy Waldemar Szczepański. W sprawozdaniu wyraźnie napisano, że sekcja nie prowadziła działalności sportowej, a jedynie turystyczną. Wspomniano też o potrzebie pomocy zakładu „w zakończeniu budowy hangaru i zagospodarowaniu terenu na przystani żeglarskiej” (Spławski 1971). Wynika z tego, że od powstania koncepcji budowy infrastruktury przystani nad Odrą w 1958 roku, przez 12 lat nie udało się tego zadania zakończyć kompleksowo. Ówczesny drewniany hangar służył zarówno żeglarzom, jak i wędkarzom. Prawdopodobnie w drugiej połowie lat 70., od strony wschodniej istniejącego drewnianego hangaru, wzniesiono przybudówkę o konstrukcji metalowej. Na dole znajdowały się dwa pomieszczenia garażowe, a u góry obszerna świetlica.

11 kwietnia 1970 roku odbyło się walne zgromadzenie Szczecińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Na podstawie liczby członków z wyższymi stopniami żeglarskimi (sternik i powyżej) określano liczbę mandatów. „Świt”, który nie miał już żadnego sternika morskiego, otrzymał 2 mandaty. Dla przykładu, JK AZS otrzymał 22 mandaty, HOM – 17, zaś JK Pogoń – 16. Mimo zaproszenia, nikt ze „Świtu” nie przyszedł na walne zgromadzenie SOZŻ (Anonim 1970). W roku 1970 nie dopełniono też obowiązku dostarczania sprawozdań do wyższej instancji. Stało się tak prawdopodobnie dlatego, że po zawieszeniu kierownika sekcji trudno było znaleźć osobę odpowiedzialną za tę kwestię. Gwałtownie spadła też liczba członków klubu (tab. 1).

Tabela 1. Zestawienie członków Sekcji Żeglarskiej ZKS „Świt”

Rok	Ogólnie	Bez stopnia	Żeglarz	Sternik	Sternik morski	Kapitan	Kobiety	Juniorzy
1957	18						1	1–3
1958	16–41	11	2–5					
1959	21–37	8–37	6–8	2			1	16
1960	29		3–14	2–5			3	12
1961	65	37	20	7	1			24
1964	42		21	9				
1965	84	42	33	8	1		13	
1966	120–178	72	24–38	9	1		13–24	83
1967	135			10	0			
1968	150	93		10				
1969	150	93	45	11			15	80
1970				11				
1971	60							
1972	51							
1973	50							
1975?	192	14	26	12	5		14	8
1978?	125	6	12	6	1		6	6
1982	24		4	6				
1984?	44							
1985	44	16	20	7	1		3	4
1986	51–52	13–14	28	9	1		13	8
1987	51	11	31	8	1		14	3
2005	38							
2010	91		13	14	3	2	1	60
2012	95					4		
2013	100					4		
2014	102					4		

Źródło: opracowanie własne.

Szansą na zażegnanie konfliktu między klubem i sekcją była zmiana zarządu w lutym 1971 roku. Prezesa Spławskiego zastąpił na tym stanowisku dyrektor Papierni Jerzy Naraniecki, a sekretarzem został aktywista sekcji żeglarskiej – Paweł Jabłoński. Unia personalna klubu i papierni oraz klubu i sekcji dawała realną szansę na dobre stosunki między tymi podmiotami, zrozumienie potrzeb sportowców oraz na realną pomoc finansową i organizacyjną. W roku 1971 bosmanem został ponownie Lech Hertel (Barciński, Krzystolik 1971), zaś nowym kierownikiem sekcji żeglarskiej – Stanisław Siczek (Siczek 1971). Nie wiadomo, jak długo Stanisław Siczek sprawował swoją funkcję, bo co najmniej od jesieni

1973 roku (do lutego 1974 roku) kierownikiem sekcji żeglarskiej był Grzegorz Hinel (Krzystolik 1974). Nie miał on zapewne mocnej pozycji w klubie, bo na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym 15 lutego 1974 roku nie poproszono go nawet za stół prezydyalny (Anonim 1974a). W nowych wyborach zarządu klubu (w tym samym dniu) nowym kierownikiem sekcji żeglarskiej został Janusz Krzystolik. Mirosław Madaliński został wtedy członkiem zarządu klubu „Świt”. Nowe władze klubu i sekcji przełamały złą passę przełomu lat 60. i 70. i w swoim planie pracy podjęły decyzję o starcie we wszystkich regatach organizowanych przez Szczeciński Okręgowy Związek Żeglarski. Organizowano uroczystości otwarcia i zakończenia sezonu (zdj. 5) – żeglarzom niewątpliwie udzielał się optymizm typowy dla pierwszej połowy lat siedemdziesiątych. W odbywających się w dniach 20–21 września 1974 roku na Zalewie Szczecińskim Regatach Przyjaźni załogi „Świtu” zajęły następujące miejsca w klasie Folkboat (na 9 startujących jachtów):

- s/y *Narwał* pod dowództwem Dariusza Kaszkiewicza, z załogą: Wojciechem Sawickim i Grzegorzem Adamczewskim zajął II miejsce,
- s/y *Delfin* pod dowództwem Stanisława Janusa, z załogą: Mieczysławem Górniakiem i Wiktorem Rachubińskim zajął IV miejsce.



Zdjęcie 5. Otwarcie sezonu na przystani Klubu „Świt” Skolwin (widok od strony południowej); lata siedemdziesiąte.

Źródło: nieznane.

W Regatach Jesiennych 1974 roku odbywających się na jeziorze Dąbie s/y *Narwal* (Dariusz Kaszkiewicz z Wojciechem Sawickim i Wiktorem Rachubińskim) zajął I miejsce, wygrywając wszystkie biegi, zaś s/y *Delfin* przyplynał na IV pozycji (Anonim 1974b).

Nadal jednak nie poradzono sobie kompleksowo z problemem braku działalności szkoleniowej i niewiele wiadomo na temat tego, czy i kiedy klub prowadził kursy na stopień żeglarza. W latach 1974–1975 takich kursów sekcja nadal nie prowadziła (Anonim 1976). W latach 70. klub nie miał też instruktorów z uprawnieniami zgłoszonych do SOZZ, dlatego dopływ młodych kadr był znikomy. W 1975 roku w klubie było 14 osób bez stopnia, 26 żeglarzy jachtowych, 12 sterników jachtowych oraz 5 jachtowych sterników morskich. W 1975 roku okręg nie wykazywał „Świt” w zestawieniach rywalizacji sportowej (Anonim 1976).

Zachowało się szczegółowe zastawienie wydanych patentów żeglarza jachtowego. W sekcji żeglarskiej „Świt”, w okresie od 14 października 1973 do 1986 roku (a może nawet do 1987?) wydano 73 patenty. Co ciekawe – gdy ktoś szedł do wojska, to musiał oddać patent do klubu i zazwyczaj już go potem nie odzyskiwał (Jerzy Walkiewicz – informacja ustna).

W latach 1978–1980 następował stały spadek aktywności ZKS „Świt”. Winą za to obarczano nie tylko działaczy poszczególnych sekcji, ale również zarząd klubu, który w tym okresie „zbierał się nieregularnie, nie sprawował nadzoru nad działalnością poszczególnych sekcji, nie analizował rozgrywek i nie oceniał pracy szkoleniowej”. Sekcja żeglarska, z uwagi na brak odpowiedniego sprzętu wyczynowego i/lub jego niską jakość, zajmowała się przede wszystkim rekreacją, a władze papierni traktowały sekcję jako agendę działu socjalnego i wymuszały na niej „świadczanie usług dla załogi zakładu” (Jakacki 1983).

Jakacki (1986) zwrócił uwagę, że w latach 1981–1985 sekcja żeglarska wykazywała dużą autonomię w stosunku do klubu „Świt”. Miała własny zarząd, własne wyodrębnione obiekty i drogi, specjalistyczny sprzęt. Od 1981 do 1983 roku kierownikiem tej sekcji był Janusz Krzystolik, zaś funkcję bosmana pełnił Stanisław Janus, który odpowiedzialny był za „przygotowanie sprzętu do bezpiecznego pływania, kontrolowanie uprawnień, wyposażenie w sprzęt ratunkowy i sprawowanie ogólnego nadzoru na przystani” (Jakacki 1986). W omawianym okresie warunkiem korzystania ze sprzętu żeglarskiego (do czterdziestu godzin), było opłacanie składek członkowskich. Po wypływaniu czterdziestu godzin trzeba było wносить dodatkowe opłaty. Ze sprzętu korzystać mogli odpłatnie uprawnieni do pływania pracownicy papierni, niebędący członkami sekcji. W latach

80. sekcja organizowała różne imprezy żeglarskie dla pracowników papierni, takie jak rejsy do Trzebieży z okazji otwarcia sezonu (był tam ośrodek wypoczynkowy papierni), wyprawy związane z Dniem Papiernika i rejsy na zakończenie sezonu (Jakacki 1986). Wynika z tego, że sekcja w tym okresie była w dalszym ciągu przedłużeniem pionu socjalnego zakładu.

15 marca 1983 roku odbyło się zebranie członków sekcji żeglarskiej, na którym dokonano wyboru zarządu w następującym składzie: Zbigniew Czałczyński (komandor sekcji), Mirosław Madaliński (kapitan przystani), Maria Nowakowska (sekretarz sekcji), Maria Kazimierska (skarbnik sekcji), Grzegorz Adamczewski (członek zarządu) (Jakacki 1986). Określenie „komandor sekcji” pojawiło się wtedy po raz pierwszy, podobnie jak „kapitan przystani”, ale nie wiadomo, jaki był podział kompetencji.

W czasie kadencji wyżej wspomnianego zarządu nastąpiły pewne zmiany w sprzęcie pływającym. Został on wzbogacony i unowocześniony. W roku 1985 w wykazie jachtów nie było już Folkboata *Delfin* (Jakacki 1986). Ponoć został on sprzedany na przetargu przez papiernię (Jerzy Walkiewicz – informacja ustna). Przybyły dwie Cariny: *Murena* i *Belona*, jedna Capella o nazwie *Orka II* oraz cztery plastikowe Omegi.

Orka II to niegdyś flagowy jacht „Świtu”. Był budowany i wyposażany w czynnie społecznym przez członków klubu (Stanisław Janus, Jerzy Walkiewicz i wielu innych). Miał konstrukcję sklejkową o poszyciu diagonalnym. Kopyto prawdopodobnie wypożyczono ze stoczni jachtowej i jacht budowano w parowozowni na terenie papierni (według innej wersji kupiono ze stoczni już gotową skorupę).

Cztery Omegi o nazwach: *Ognica*, *Akara*, *Rogatka* i *Kostera* zbudowane były w latach 70. i użytkowane przez wiele lat przez uczniów VI Liceum Ogólnokształcącego w Szczecinie w trakcie letnich obozów żeglarskich. Prawdopodobnie pod koniec 1983 roku Omegi sprzedano szkolnińskiej papierni (Piotr Szalacha – informacja ustna). Na rozpoczęciu sezonu 1984 Omegom uroczyście nadano nazwy. Pływały w sekcji wiele lat. Na początku lat 90. dwie z nich zostały zabrane przez komornika za długi papierni (Krzysztof Karpeta – informacja ustna), jedna rozpadła się na jeziorze Dąbie, inna została sprzedana do klubu Bras w Policach (Jerzy Walkiewicz – informacja ustna).

W roku 1984 wrócono do tradycji organizowania kursów żeglarskich. Po ukończonym kursie egzamin zdało i patenty otrzymało 24 członków sekcji (Jakacki 1986).

W roku 1985 przystąpiono do budowy nowego, większego hangaru o konstrukcji stalowej. Poprzedni (drewniany) spełnił już swoją rolę, ale nie wytrzymał próby czasu. Na podmurówce hangaru od strony zachodniej widnieje data 22.10.1985 r. Poszycie hangaru wykonano z kawałków blachy, które były odpadami poprodukcyjnymi szczecińskiej Fabryki Kontenerów Unikon w Płoni. W zakupie przeznaczonych na złom blach pomógł Janusz Krzystolik (Janusz Krzystolik – informacja ustna).

Pod koniec 1985 roku sekcja liczyła 44 członków (Jakacki 1986). W roku 1986 roku sekcja przeprowadziła kurs na stopień żeglarza jachtowego. Uczestniczyło w nim 36 osób. Przeprowadzono 8 rejsów zatokowych (powyżej 48 godzin), w których uczestniczyło 32 żeglarzy (Jakacki 1986).

Kolejnym komandorem został Leon Berner. Pełnił tę funkcję prawdopodobnie od roku 1988 (o czym może świadczyć jego zdjęcie na przystani datowane na ten rok) aż – co najmniej – do roku 1992 (Nowakowska 1992). W tym okresie (1988–1989) do klubu „Świt” przyjęto kilku prywatnych armatorów wraz z ich jachtami. Były to *Jaspis* (typ Taurus) oraz trzy Cariny: *Pixi*, *Promyk* i *Ptyś*. Pierwotnie jachty te należały do jacht klubu West w Jasienicy. W roku 1994, po prywatyzacji macierzystego zakładu klubu West – Nadodrzańskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego – jachty sprzedano ich dotychczasowym opiekunom. Potem cumowały one w różnych miejscach, aby osiąść na stałe w „Świcie”. *S/y Jaspis* przez ponad 20 lat był największym jachtem w klubie. Inne prywatne jachty to: *Friko* (typ Carina) oraz *Czabai* (typ Foka 2).

W lipcu 1992 roku rozpoczęto intensywne prace przy budowie nowego nabrzeża. Miało ono solidną konstrukcję stalowo-betonową i przetrwało w niezmienionym kształcie do dzisiaj. Po raz pierwszy w historii sekcji wykorzystano całą linię brzegową przystani. Powstało nabrzeże zachodnie (długość 43,65 m), nabrzeże północne z pochylnią/slipem (48,96 m), nabrzeże wschodnie (43,22 m) oraz centralny pomost w kształcie litery „T” (35,53 m, z odcinkiem czołowym 12,20 m) odchodzący od nabrzeża północnego w kierunku południowym (Murawski i in. 1994). Aby lepiej wykorzystać potencjał nowego portu jachtowego, wzdłuż nabrzeża wschodniego, zachodniego i częściowo północnego, wbito w dno stalowe pale cumownicze (jachty cumujące prostopadle do nabrzeża zajmują mniej miejsca). Przy budowie wykorzystano stare umocnienia brzegowe: w nabrzeżu północnym była to ponemiecka drewniana palisada, niegdyś przegradzająca w tym miejscu Cieśnicę, zaś w nabrzeżu wschodnim były to ustawione na sztorc wzdłuż linii brzegowej wielkie, betonowe walce – technologicznie

wyeksplotowane w papierni. Teren przy wschodnim nabrzeżu był bagnisty i zalwany przez wodę, więc wzmocniono go i podwyższono poprzez nawiezenie wielkich ilości gruzu (Janusz Krzystolik – informacja ustna). Do dzisiaj, przy niskim poziomie wody, pod istniejącym nadal nabrzeżem, widać zarówno palisadę, jak i walce (obserwacje własne autorów). Wszystkie prace wykonali w systemie gospodarczym i w czynnie społecznym członkowie Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” przy użyciu sprzętu klubowego, sprzętu należącego do fabryki papieru lub użyczonego przez zaprzyjaźnione przedsiębiorstwa. Materiały użyte w trakcie robót pochodziły głównie z niewykorzystanych zakupów inwestycyjnych zakładu lub z rozbiórek budynków i hal fabryki papieru. Płyty betonowe pochodziły przede wszystkim ze starej przesyponi cementu na terenie zakładu. Roboty zakończono w czerwcu 1993 roku (Murawski i in. 1994).

Już po zakończeniu inwestycji okazało się, że była ona w całości samowolą budowlaną, co stwierdzili 19 października 1993 roku przedstawiciele Urzędu Morskiego w Szczecinie. Nie było pozwolenia na budowę, co więcej – w ogóle nie złożono wniosku o wydanie takiej decyzji. Nie posiadano także zatwierdzonego planu realizacyjnego, projektów technicznych oraz nie prowadzono dziennika budowy i dziennika wbijania pali. Nie było osoby odpowiedzialnej za roboty z wymaganymi uprawnieniami (Murawski i in. 1994).

Konflikt z Urzędem Morskim w Szczecinie udało się zażegnać po uzupełnieniu brakującej dokumentacji. Protokół „stwierdzenia zdatności do użytku” nowych nabrzeży podpisano 29 września 1994 roku. Ze strony klubu protokół podpisał Paweł Jabłoński – Wicekomandor Zakładowego Klubu Sportowego „Świt”. Jako bezpośredni powód przebudowy nabrzeży podano zniszczenie poprzednich drewnianych pomostów spowodowane przez lód w zimie 1991/1992 (Murawski i in. 1994). Decyzję o pozwoleniu na użytkowanie wydano 8 grudnia 1994 roku (Borowiec 1994).

Po Leonie Bernerze funkcję komandora pełnił Paweł Jabłoński (który wcześniej był wicekomandorem), kapitanem przystani został Mirosław Madaliński, a funkcję bosmana sprawował Krzysztof Madaliński.

Na początku nowego milenium Zakładowy Klub Sportowy „Świt” zmienił nazwę na Osiedlowy Klub Sportowy „Świt”, uzyskując wpis do rejestru stowarzyszeń 26 czerwca 2001 roku. Pogłębiająca się od lat funkcjonalna rozdzielność sekcji i klubu spowodowała, że stroną podpisującą w dniu 10 sierpnia 2001 roku umowę najmu hangaru z Fabryką Papieru Szczecin-Skolwin SA był Zarząd Sekcji Żeglarskiej ZKS „Świt”, a nie zarząd klubu. Osobami podpisującymi byli: Paweł

Jabłoński – „komandor sekcji – prezes zarządu sekcji” oraz Mirosław Madaliński – „kapitan przystani – członek zarządu sekcji”. Co ciekawe, na papierze firmowym „Świtu” (pismo datowane na 18 grudnia 2001 roku) widnieje tylko sekcja piłki nożnej. Wszystkie jachty, a było ich wtedy 14, były już prywatne. Były to: *Jaspis* (typ Taurus), *Orka II* (typ Capella), *Obłoczek* (typ Cumulus), *Belona*, *Friko*, *Ptyś*, *Promyk*, *Pixi*, *Monika* (typ Carina), *Kika* (typ – przedłużona Carina), *Czabai* (typ Foka 2), *Lawinia* (typ Venus), *Łajbus* (typ Kaczuszka), *Eliza* (nieustalony typ) (Grzeškowiak i in. 2001).

Po śmierci Pawła Jabłońskiego w 2002 roku stanowisko komandora objął Mirosław Madaliński (Szymon Jabłoński – informacja ustna). Wicekomandorem i skarbnikiem został Jerzy Walkiewicz, a sekretarzem Monika Skweres, córka obecnego komandora. Janusz Mianowski pełnił funkcję przewodniczącego komisji rewizyjnej, a jej członkami byli Jacek Radzimski oraz Janusz Dawid (Jerzy Walkiewicz – informacja ustna).

12 października 2004 roku Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski wydał (prawdopodobnie na wniosek zainteresowanego podmiotu) zaświadczenie, o tym, że: „ZKS Świt jest członkiem naszego związku od 1959 roku”. Sekcja żeglarska była wyszczególniana na papierze firmowym klubu jeszcze 13 grudnia 2004 roku, natomiast już 22 grudnia tegoż roku pojawiła się nowa wersja papieru firmowego – już bez sekcji żeglarskiej. Papier firmowy bez sekcji żeglarskiej stosowano w następnych latach – do grudnia 2010 roku (Wojciech Piasecki – archiwum).

W dniu 21 września 2005 roku komandor klubu Mirosław Madaliński wystosował pismo do ZOZZ w imieniu Klubu Żeglarskiego „Świt” informując o składzie zarządu (Mirosław Madaliński – komandor; Jerzy Walkiewicz – skarbnik, Monika Skweres – sekretarz), liczbie osób w klubie (38) oraz liczbie jachtów (20, i to wyłącznie prywatne). Jest to jedyny dokument, w którym opisywany podmiot figuruje jako klub, a nie jako sekcja (Madaliński 2005). Jednocześnie warto zauważyć, że na pieczęcie widniej już inny adres: ul. Stołczyńska 118 (OKS „Świt” ma adres ul. Stołczyńska 100). Powołanie samodzielnego klubu żeglarskiego stanowiło historyczną zmianę w dziejach żeglarstwa w Skolwinie. Zaistniała sytuacja była naturalną konsekwencją przemian ustrojowych w Polsce z początku lat 90. Papiernia wyprzedała posiadany sprzęt pływający, a w 2001 roku wszystkie jachty były już prywatne i działalność klubowa w dawnym stylu praktycznie nie istniała. Podobnie jak na Zachodzie, na jachtach „Świtu” pływali ich właściciele wraz ze swoimi rodzinami i znajomymi. Zniknęła sprawozdawczość i presja

na szkolenie młodych kadr, na wyniki sportowe czy rejsy morskie. Dlatego sekcja żeglarska zupełnie nie pasowała do filozofii działania macierzystego klubu „Świt”.

7 stycznia 2006 roku Mirosław Madaliński zrezygnował z funkcji komandora, a jego funkcję zobowiązał się pełnić Jerzy Walkiewicz, jako wicekomandor i skarbnik. W tym czasie istnienie klubu żeglarskiego było zagrożone. Nowy właściciel – duńska spółka Norhaven – wielokrotnie, i to używając różnych metod, starał się wyeksmitować żeglarzy z przystani. W dniu 28 lutego 2006 roku papiernia wystosowała do niego pismo o wypowiedzeniu umowy najmu hangarów z dniem 30 maja 2006 roku. Po bankructwie firmy Norhaven A/S, w grudniu 2007 roku żeglarze byli nadal nękani przez syndyków masy upadłościowej papierni. Klub wciąż działał nieformalnie, koncentrując się na aspektach rekreacyjnych. Z uwagi na niejasną sytuację prawną nie przeprowadzano nowych wyborów. Dlatego Klubem Żeglarskim „Świt” kierował wicekomandor/skarbnik Jerzy Walkiewicz. W tym czasie do klubu przyjęto wiele nowych osób, a dla wzmocnienia jej potencjału również właściciele kilku jachtów wraz ze sprzętem (Jerzy Walkiewicz – informacja ustna). Terenem dawnej papierni dysponował syndyk. Podzielił on cały obszar na kilkanaście części i próbował sprzedać działki przylegające do wody różnym inwestorom, także prywatnym. Na skutek zdecydowanej postawy żeglarzy inwestorzy ci zostali zniechęceni, gdy okazało się, że Urząd Morski w Szczecinie ze względów proceduralnych nie zgodzi się na taką transakcję.

Osiedlowy Klub Sportowy „Świt” od jakiegoś czasu zabiegał o dzierżawę przystani, czekając cierpliwie, aż Gmina Miasto Szczecin przejmie nieruchomości od duńskiego właściciela (później – syndyka masy upadłościowej). W maju 2010 roku wznowiono zajęcia z młodzieżą ze Skolwina, a 31 maja 2010 roku prezes Paweł Adamczak wystąpił do Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie o uaktualnienie wpisów dotyczących klubu i jego działalności żeglarskiej. Powyższa data oznacza koniec działalności samodzielnego Klubu Żeglarskiego „Świt” i jego powrót jako sekcji do Osiedlowego Klubu Sportowego „Świt”. W 2011 roku teren przystani przejęła Gmina Miasto Szczecin, a od roku 2013 teren ten jest dzierżawiony przez klub „Świt”.

Po przejęciu terenu przystani przez miasto obowiązki komandora sekcji przejął Janusz Skweres, który do dziś pełni tę funkcję, zaś skarbnikiem został Krzysztof Szczepaniak. Komandor Skweres jest długoletnim członkiem klubu (od roku 1986). Pochodzi z rodziny o tradycjach żeglarskich. Jego bracia,

Włodzimierz i Stanisław, pływali w sekcji przez wiele lat – między innymi byli odpowiedzialni za Omegę *Ognica*. Córka komandora, Monika Skweres, była wcześniej członkiem zarządu sekcji (klubu).

Obecnie Sekcja Żeglarska OKS „Świt”, oprócz komandora i skarbnika, nie ma innych członków zarządu, a od czasu wydzierżawienia klubowi terenu przez miasto nie odbyło się żadne zebranie sprawozdawczo-wyborcze sekcji.

Liczba członków sekcji żeglarskiej zmieniała się na przestrzeni lat (tab. 1). Systematycznie podnosili oni swoje kwalifikacje. Dane te pochodzą z około 40 różnych materiałów źródłowych o różnej wiarygodności (Wojciech Piasecki – archiwum). Zazwyczaj są to sprawozdania dla władz wojewódzkich, miejskich lub żeglarskich. Na początku roku 1957 grupa entuzjastów organizujących sekcję liczyła około 18 osób. Liczba ta systematycznie rosła, aby w drugiej połowie lat 60. przekroczyć 150, a nawet 170. Po konflikcie klubu z sekcją, w latach 1969–1971, nastąpił dramatyczny spadek liczby członków do około 50 osób. Poziom ten ustabilizował się w następnych latach. Po ponownym przejęciu przystani przez klub Skolwin w 2010 roku deklarowano liczbę członków na poziomie 100. Liczba ta jest trudna do oszacowania w ostatnim dziesięcioleciu, bo tak naprawdę nie wiadomo, kto jest członkiem, gdyż nie istnieją deklaracje ani legitymacje członkowskie. Jeżeli przyjąć, że członkami są tylko właściciele jachtów i członkowie maszoperii, to ich liczba nie przekracza obecnie 30–40. Jeżeli dodać ich żony i dzieci, to liczba członków może łatwo osiągnąć 90–150. Jeżeli uwzględnić młodzież szkolną ze Skolwina biorącą udział w szkoleniu żeglarskim (około 60 osób), to liczba członków sekcji żeglarskiej „Świt” może przekroczyć 200.

O ile osoby niewykwalifikowane żeglarsko łatwo dopisuje się do statystyk, to trudno zrobić to samo ze sternikami jachtowymi i osobami z wyższymi stopniami, te bowiem są weryfikowane przez nadrzędną instancję, czyli Okręgowy Związek Żeglarski. W drugiej połowie lat 60. było w sekcji nawet 38–45 żeglarzy jachtowych (choć liczbą na poziomie 30 wydaje się bardziej wiarygodną). Liczba sterników jachtowych wzrastała wolniej i od połowy lat 60. przez następnych 40 lat ustabilizowała się na poziomie około 10. Sterników morskich w poszczególnych latach albo nie było w ogóle, albo był tylko jeden. Pierwszy kapitan jachtowy pojawił się w klubie dopiero na przełomie 1988/1989 roku wraz z przyjęciem jachtu *Jaspis* i był to kpt. Janusz Mianowski. Kolejni kapitanowie przyjęci do klubu w ostatnim dziesięcioleciu to: Artur Wasielewski (s/y *Oyster*) Marek Lewenstein (s/y *Kiwi*, obecnie nowy jacht *Asso*) oraz Robert Bzdęga (s/y *Szerszeń Blue*).

W ostatnich latach (2009–2014) w klubie pojawiło się kilka nowych jachtów należących do osób, które wcześniej nie pracowały w papierni i nie miały związku z klubem. Ponadto kilku wieloletnich członków klubu skorzystało w tym samym czasie z możliwości wymiany swojego starego sprzętu na jachty kupione okazjnie, głównie za granicą.

W roku 2014 w klubie znajdowało się około 30 jednostek pływających, z czego tylko 26 było użytkowanych. Były to: s/y *Wassyl* (wcześniej s/y *Wandering Fox*; typ: Chiquita 46); s/y *Jaspis* (Taurus); s/y *Denise* (wcześniej s/y *Tintomara*; nieznana szwedzka konstrukcja); s/y *Oyster* (Carter 30); s/y *Kohanka* [sic!] (siatkobetonowy prototyp); s/y *Asso* (Laser 28); s/y *Jamnik* (LM 27); s/y *Boguszek* (Colvic Sailer 26); s/y *Kudel* (nieznana konstrukcja stalowa); s/y *Szymon*, s/y *Marlenka*, s/y *Capricorn VI*, s/y *Linn*, s/y *Black Moon* (od 2015 r.) (typ Albin Vega 27); s/y *Szerszeń Blue* (Twister 800); s/y *Rafa* (Elvstrøm Cruiser 25); s/y *Pax* (Rock 20); s/y *Punta* (Ursa 2); s/y *Neutrino*, s/y *Wilejka* (sprzedany w 2015 r.) (Elvstrøm Cruiser 22); s/y *Obłoczek* (Cumulus); s/y *Panga*, s/y *Belona*, s/y *Promyk*, s/y *Pixi* (Carina 20); s/y *Lawinia* (Venus); s/y *Okruszek*, s/y *Czabai* (Foka 2); s/y *Kumba* (Kaczuszka); s/y *Fliper* (nieznana konstrukcja sklejkowa). Wszystkie jachty są własnością prywatną członków klubu. Wyjątek stanowi jeden Optymist, który zakupiony został za klubowe fundusze; szkołą się na nim dzieci (Krzysztof Szczepaniak – informacja ustna).

Od 2010 roku sekcja żeglarska, w ramach szeroko pojętej edukacji morskiej, prowadzi szkolenia żeglarskie dla dzieci i młodzieży szkolnej z dzielnicy Skolwin. Najbardziej spektakularnymi elementami tego szkolenia są regaty z udziałem wszystkich jachtów sekcji. Odbywają się one dwa razy do roku – w maju lub czerwcu oraz we wrześniu lub październiku.

W ostatnich latach większość jachtów „Świtu” pływa rekreacyjnie, nie dalej niż na Zalew Szczeciński czy Zatokę Pomorską. Do wyjątków należą jachty *Wassyl*, *Kiwi*, *Asso*, *Pax* i *Rafa*. Jacht *Rafa* w 2013 roku odbył rejs bałtycki dookoła wyspy Rugia, w roku 2014 – na wyspy Bornholm i Christiansø, zaś w 2016 roku – na duńską wyspę Møn. Jachty *Pax* i *Szerszeń Blue* pływają co roku na Rugię.

Jacht *Kiwi* ze swoim właścicielem kpt. Markiem Lewensteinem w 2009 roku przyplął do Szczecina w samotnym rejsie z Norrsundet (koło Sztokholmu). Pomierzony w formule KWR w ciągu 5 sezonów zwyciężył w kilkudziesięciu regatach, w tym w 2011 roku zdobył Puchar Poloneza. Ostatni jego sukces to zdobycie dwóch pucharów (w grupie i wszystkich grupach KWR) w ostatnich

regatach sezonu 2013 – Puchar Komendanta HOM. *Kiwi* stacjonował w klubie „Świt” od 2009 do 2014 roku, kiedy to został sprzedany.

Kpt. Lewenstein kontynuuje dobre tradycje regatowe na swoim kolejnym jachcie *Asso*. W roku 2015 wygrał regaty Puchar Poloneza w klasie ORC Double, zaś w sezonie 2016, w klasie KWR 1, wygrał osiem regat spośród dziewięciu, w których startował.

Chlubą klubu i sekcji jest jednak *s/y Wassyl*. Ten piękny dwumasztowy stalowy kecz jest w Skolwinie od 2012 roku. W latach 2012–2014 został poddany kapitalnemu remontowi pod nadzorem Przemysława Rafałowskiego. Zwodowany został na początku września 2014 roku i do połowy roku 2015 był poddawany pracom wyposażeniowym. W październiku 2015 roku wypłynął z siedmioosobową załogą w rejs okołoziemski pod dowództwem kapitana Artura Wasielewskiego⁸. Rejs „najdłuższą drogą dookoła świata” zaplanowano na trzy lata.

Podsumowanie

Warunki naturalne Szczecina sprawiają, że miasto to ma najlepszy w kraju potencjał do uprawiania sportów wodnych, a żeglarstwa w szczególności. Żadna inna aglomeracja w kraju nie może się pod tym względem równać z Grodem Gryfa. Doskonałe warunki hydrologiczne nie dotyczą tylko miasta, ale również całego rejonu ujściowego rzeki Odry – od Widuchowej aż do Świnoujścia. Zachodniopomorscy żeglarze poprzez Zalew Szczeciński mają bezpośredni dostęp do rozległych niemieckich i duńskich wód osłoniętych oraz setek małych portów i marin, gdzie można dotrzeć nawet małym jachtem. Niedaleko od Szczecina Odra łączy się z niemieckimi kanałami stanowiącymi część międzynarodowej drogi wodnej E70, co daje możliwość dopłynięcia do zachodniej Europy (Antwerpia, Marsylia etc.).

Ogromna większość miejsc postojowych dla jachtów w Szczecinie jest zlokalizowana na południowym brzegu jeziora Dąbie. Łatwo zauważyć, że żeglarz z tamtych przystani (dla przykładu z JK AZS), mając do dyspozycji popołudnie (kilka godzin po pracy), nie jest w stanie dopłynąć dalej niż na północny kraniec jeziora Dąbie i odwiedzić tam jedyny port jachtowy – w Lubczynie. Płynięcie w kierunku południowym jest już wykluczone z powodu braku zwodzonych mostów na Regalicy. Dla porównania – żeglarz ze „Świtu” ma w swoim zasięgu zarówno jezioro Dąbie ze wspomnianą Lubczyną, jak i całą Rostokę Odrzańską

⁸ <http://wassyl360.com>.

z portami w Stepnicy (cztery mariny do dyspozycji), Gąsierzynie, Trzebieży, Jasionicy. Przewaga czterech godzin, jaką ma żeglarz ze Skolwina, ma też duże znaczenie w pływaniach weekendowych.

Innym aspektem wpływającym na atrakcyjność danej przystani jest jej odległość od miejsca zamieszkania żeglarza. W ostatnich latach rozbudowują się intensywnie dzielnice północne Szczecina oraz jego zachodnie obrzeża (gmina Dobra). Strefa nowej zabudowy otaczającej nasze miasto ciągnie się od Kołbaskowa przez Mierzyn, Bezrzecze, Wołczkowo, Głębokie i Pilchowo do Osowa, Warszawa, Osiedla Bukowo, aż do wzgórz nadodrzańskich (Stołczyn i Skolwin). Nową zabudowę stanowią głównie domy jednorodzinne, a zatem jej mieszkańcy to zazwyczaj ludzie o większej zasobności finansowej niż mieszkańcy dzielnicy o zwartej zabudowie, wielu z nich może więc sobie pozwolić na kupno jachtu. Jeżeli osoby z wymienionych dzielnic zajmują się żeglarstwem, to średni dystans, jaki mają do pokonania na przystań w Dąbiu, to 14–20 km. Dla porównania – odległość do klubu „Świt” to tylko 6–10 km. Należy też podkreślić, że przebytej prowadzącej przez zakorkowane centrum drogi do Dąbia zajmuje bardzo dużo czasu – więcej niż mogłoby wynikać z nominalnej odległości.

Atrakcyjność Skolwina jako potencjalnego ośrodka żeglarskiego ma także związek z sezonowymi migracjami jachtów morskich między niemieckim wybrzeżem morskim a Berlinem. Tysiące jachtów zimuje w stolicy Niemiec, a wiosną przepływa ze złożonymi masztami kanałami do Odry i przez Szczecin do morza. Po pokonaniu mostów w centrum Szczecina maszty te trzeba postawić. Niestety, brakuje odpowiedniej infrastruktury. Sytuację tę w małym stopniu wykorzystuje Marina Gocław i JK AZS. Mógłby to robić też „Świt”, ale potrzeba na to dodatkowych inwestycji.

Dobrą inicjatywą miasta i województwa są działania podejmowane w celu rozbudowy infrastruktury żeglarskiej. Przykładem jest Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. Niestety, decyzję o budowie lub rozbudowie przystani jachtowych podejmuje się często zupełnie bez rzetelnej analizy sensowności ich lokalizacji oraz koordynacji działań na szczeblach ogólnopolskim, wojewódzkim oraz gminnym. Potrzeby małych grup interesu zastępują rzetelne planowanie przestrzenne oraz szerszą wizję potrzeb miasta, województwa i kraju. Wiodący niegdyś ośrodek szkolenia żeglarskiego w Trzebieży doprowadzono do ruiny i nie widać realnych szans na jego odbudowę. Pewne nadzieje na rozwój żeglarstwa w lewobrzeżnej części Szczecina daje nowa marina miejska na Wyspie Grodzkiej (między Wałami Chrobrego a Łasztownią). Niestety, ma ona jeszcze gorszą

lokalizację niż mariny przy ulicy Przestrzennej. Tam przynajmniej w pobliżu jest jezioro, a z Wyspy Grodzkiej żeglarze mają do pokonania na silniku dystans kilku kilometrów przez kanał rzeki Świętej. Planując budowę mariny, zupełnie nie zaplanowano pogłębienia i oczyszczenia z betonowych przeszkód Orlego Przesmyku, który jest obecnie niedostępny dla jachtów balastowych.

Reasumując, można stwierdzić, że lewobrzeżna część Szczecina, a szczególnie jego dzielnica Skolwin, ma duży potencjał do tworzenia nowych przystani i co za tym idzie – do zwiększenia ruchu żeglarskiego. Szczecin w pełni nie wykorzystuje swojego położenia i świetnych warunków hydrologicznych. Żeglarstwo kojarzone jest tu z jeziorem Dąbie, natomiast lewy brzeg Szczecina, zwłaszcza na północy miasta, ma znacznie lepsze warunki do tworzenia baz wypadowych dla żeglarzy. W momencie, gdy żeglarstwo stanie się trochę mniej elitarne i bardziej dostępne, zwiększą się szanse, aby na opisywanym obszarze powstały przystanie, które będą pełnić podobną, znaczącą rolę do tych z ulicy Przestrzennej nad jeziorem Dąbie.

Podziękowania

Autorzy pragną wyrazić swoje podziękowania następującym osobom, które udostępniły prywatne materiały lub inne informacje wykorzystane w niniejszej publikacji: Jerzemu Walkiewiczowi, Andrzejowi Madalińskiemu, Zygmuntovi Chabrowskiemu, Szymonowi Jabłońskiemu, Przemysławowi Rafałowskiemu, Krzysztofowi Woronowiczowi, Januszowi Krzystolikowi, Krzysztofowi Karpecie, Januszowi Sweresowi, Krzysztofowi Szczepaniakowi, Piotrowi Szalasz, Romanowi Aksmanowi oraz Bognie Czałczyńskiej. Autorzy są też wdzięczni pracownikom następujących instytucji, których materiały archiwalne wykorzystano: Archiwum Państwowego w Szczecinie (również filii w Białej Górze koło Międzyzdrojów), Archiwum Zakładowego Urzędu Miejskiego w Szczecinie, Archiwum Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie, archiwum syndyka Papierni Skolwin, Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego.

Bibliografia

- Anonim 1951. *Sprawozdania z działalności Rady Okręgu Z.S. „Unia” w Szczecinie za czas od 24 stycznia 1951 r. do 30 listopada 1951 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PWRN Szczecin, sygn. 11591.
- Anonim 1959. *Nasz sport*. „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 4 (44), s. 8.
- Anonim 1961. *XV lat sportu szczecińskiego 1945–1960*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PWRN Szczecin, sygn. 11884.

- Anonim 1963. *Protokół* [SOZŻ za 1962 r.]. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PWRN Szczecin, sygn. 13459.
- Anonim 1967. *Sprawozdanie z działalności zarządu Szczecińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego za okres od 31 marca 1966 do 15 lutego 1967 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PMRN Szczecin, sygn. 907.
- Anonim 1968. *Sprawozdanie ZKS „Świt” za okres od 1 I 1964 do 31 XII 1967 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PMRN Szczecin, sygn. 906.
- Anonim 1970. [Materiały Zwyczajnego Zgromadzenia SOZŻ w Szczecinie w dniu 11.04.1970 r.]. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PWRN Szczecin, sygn. 13460.
- Anonim 1972. *Sprawozdanie z działalności Stowarzyszenia Rozwoju Żeglarstwa w Szczecinie za okres od 2.10.1962 r. do 31.12.1972 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PMRN Szczecin, sygn. 1101.
- Anonim 1974a. *Ze sportu*. „Informator – Organ Samorządu Robotniczego [SZCP Skolwin]”, 3 (6/104), s. 5–6.
- Anonim 1974b. *Wiadomości sportowe*. „Informator – Organ Samorządu Robotniczego [SZCP Skolwin]”, 4 (19/117), s. 5–6.
- Anonim 1976. *Sprawozdanie Zarządu SOZŻ za okres kadencji 28.10.1973 r.–10.04.1976 r.* Szczeciński Okręgowy Związek Żeglarski w Szczecinie. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Wojewódzki Szczecin, sygn. XV/30.
- Anonim 2014. *Zachodniopomorski Szlak Żeglarski*. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Turystyki, Gospodarki i Promocji, Szczecin.
- Barciński A., Krzystolik J. 1961. *Protokół z walnego zebrania ZKS „Świt” odbytego w dniu 17 II 1961 r. w Skolwinie*. Komisja Wnioskowa. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Barciński A., Krzystolik J. 1971. [Pismo do PWRN w Szczecinie Wydz. Spraw Wewnętrznych]. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Barciński A., Wasiluk S. 1970. *Protokół Nr 1/70 Dzielnicowego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki Szczecin Nad Odrą z dnia 18 kwietnia 1970 roku w Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Szczecin N/O*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PDRN Sz-n Nad Odrą. Sygn. 80.
- Bartczak M. 1958. *Zaświadczenie* [o rejestracji – Zakładowy Klub Sportowy „Świt”]. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Białecki T. 1995. *Zmiany w nazewnictwie geograficznym Szczecina po 1945 roku*. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Białecki T., Turek-Kwiatkowska L. 1991. *Szczecin Stary i Nowy*. Szczecińskie Towarzystwo Kultury, Szczecin.

- Błażkow J. 1956. *Koło sportowe o sobie*. „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 2 (18), s. 5.
- Borowiec A. 1994. *Decyzja o pozwoleniu na użytkowanie nowo wybudowanych budowli hydrotechnicznych na przystani jachtowej Klubu Sportowego „ŚWIT” Fabryki Papieru – Skolwin SA zlokalizowanej w rejonie północnego zakończenia nabrzeża „Fant” w porcie Szczecin*. Maszynopis. Archiwum Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie. Segregator KS „Świt”.
- Flagsztko 1958. *Bo to jest mowa nie z tej ziemi*. „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 3 (39), s. 7.
- Gaziński R., Fiuk P. 2005. *Szczecin-Skolwin*. Stowarzyszenie Czas Przestrzeń Tożsamość, Szczecin.
- Grażewicz J., Laskiewicz H., Pawłowski E. 1985. *Dni pierwsze szczecińskiego sportu*. Wojewódzka Federacja Sportu, Szczecin.
- Grześkowiak M., Sołtysiński P., Jabłoński P., Madaliński M. 2001. *Umowa o najem hangarów*. Maszynopis. Archiwum Sekcji Żeglarskiej KS „Świt” [opiekun: Jerzy Walkiewicz].
- Jakacki S. 1978. *Pierwsze lata „Skolwina” (1948–1953)*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Szczecińskie Zakłady Papiernicze „Skolwin”, sygn. 209.
- Jakacki S. 1983. *Kronika SZP „Skolwin” 1976–1980*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Szczecińskie Zakłady Papiernicze „Skolwin”, sygn. 210.
- Jakacki S. 1986. *Kronika SZP „Skolwin” 1981–1985*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Szczecińskie Zakłady Papiernicze „Skolwin”, sygn. 211.
- Kąkolewski T., Kąkolewski J. 2011. *Unia Swarzędz 1921–2011*. SKS Unia Swarzędz, Swarzędz.
- Ket. 1958a. *Na otwarcie sezonu żeglarskiego*. „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 3 (36), s. 8.
- Ket. 1958b. *Z wiatrem w żaglach. Pływamy...* „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 3 (37), s. 8.
- Ket. 1958c. *Co słyhać u wodniaków*. „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 3 (38), s. 7.
- Kilarski Z. 2009. *Szlak wodny Berlin – Szczecin – Bałtyk. Przewodnik dla żeglarzy i turystów*. Artdeco, Szczecin.
- Kliszewicz Ł. 2014. *Rozwój żeglarsstwa w lewobrzeżnym Szczecinie na przykładzie sekcji żeglarskiej KS „Świt” Skolwin*. Praca magisterska. Uniwersytet Szczeciński, Wydział Nauk o Ziemi.
- Kopcewicz D., Szymański Z. 1968. *Sprawozdanie z działalności zarządu Szczecińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego za okres od 11 marca 1967 do 20 marca 1968 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PWRN Szczecin, sygn. 11529.

- Krzystolik A., Goździewski F., Szczukiewicz H. 1961. *Protokół Komisji Rewizyjnej z kontroli działalności finansowej Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” w Szczecinie-Skolwinie w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 1960*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Krzystolik J. 1960. *Sprawozdanie z walnego zebrania Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” w Skolwinie dnia 14 stycznia 1960 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Krzystolik J. 1974. *Protokół z Walnego Zebrania Z.K.S. „Świt” sprawozdawczo wyborcze za okres kadencji 1971–1974 r. w Klubie Fabrycznym SZCP w Szczecinie-Skolwinie ul. Stołczyńska 134*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Łuczak M. 2007. *Szczecin, Skolwin, Stołczyn*. Wydawnictwo Zapol, Szczecin.
- Matejek P. 2013. *Historia działalności KS Świt-Skolwin*. Praca Magisterska. Uniwersytet Szczeciński, Wydział Kultury Fizycznej i Promocji Zdrowia.
- Madaliński M. 2005. [Ankieta klubowa dla ZOZZ]. Maszynopis. Archiwum Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie. Segregator KS „Świt”.
- Madaliński M., Jarecki R. 1967. *Protokół z Walnego Zebrania Z.K.S. „Świt” w Skolwinie odbytego w dniu 3.03.1967 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Mazur J., Ochmański J., Błaszczuk E., Filipowicz S. 1965. *Protokół z przeprowadzonej kontroli działalności finansowej klubu sportowego „Świt” w Szczecinie-Skolwinie za okres od dn. 1 I 1964 r. do dnia 31 XII 1964 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Murawski Z., Nowak W., Chmura G., Dynowski M., Jabłoński P. 1994. *Protokół stwierdzenia zdolności do użytku budowli hydrotechnicznych nowo wybudowanych na przystani jachtowej Zakładowego Klubu Sportowego „ŚWIT” Fabryki Papieru „SZCZECIN-SKOLWIN” SA*. Maszynopis. Archiwum Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie. Segregator KS „Świt”.
- Nowakowska M. 1992. [Ankieta klubowa 1991–1992]. Maszynopis. Archiwum Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie. Segregator KS „Świt”.
- Ochmański J., Błaszczuk E. 1967. *Protokół Komisji Rewizyjnej z kontroli działalności finansowej Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” w Szczecinie-Skolwinie za okres od dn. 1.1.1966–31.12.1966 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Rafałowski F. 1957. *Sport*. „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 2 (32), s. 8.
- Rafałowski F., Rant A. 1959. [Wniosek o rejestrację Sekcji Żeglarskiej ZKS „Świt” w Polskim Związku Żeglarskim.] Maszynopis. Archiwum Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie. Segregator KS „Świt”.

- Siczek S. 1971. *Skład Zarządu Klubu ZKS „Świt” w Skolwinie*. Maszynopis. Archiwum Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie. Segregator KS „Świt”.
- Sinicki L., Jabłoński P., Gazda M. 1967. *Projekt uchwały z zebrania sprawozdawczo-wyborczego klubu sportowego ZKS „Świt” odbytego w dniu 3.03.1967*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Słabowski J., Barciński A., Polak R. 1971. *Protokół z walnego zebrania sprawozdawczo-wyborczego Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” przy Szczecińskich Zakładach Celulozowo-Papierniczych odbytego w dniu 18 lutego 1971 r. w Klubie Fabrycznym SZCP przy ulicy Stołczyńskiej 134*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Spławski J. 1961. *Sprawozdanie [Zarządu ZKS „Świt” za rok 1960]* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Spławski J. 1962. *Sprawozdanie Zarządu Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” [za rok 1961]*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Spławski J. 1965. *Sprawozdanie Zarządu Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” za okres rocznej kadencji 1964 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Spławski J. 1967a [Zaproszenie na 15-lecie Klubu „Świt”]. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PMRN Szczecin, sygn. 907.
- Spławski J. 1967b. *Sprawozdanie Zarządu Zakładowego Klubu Sportowego „Świt” za okres rocznej kadencji 1966 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Spławski J. 1971. *Koledzy Sportowcy, działacze i zaproszeni goście [Przemówienie/sprawozdanie Prezesa i Zarządu za lata 1968–1970]*. Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Śliwiński J. 1957. *Protokół z plenarnego posiedzenia Rady Zakładowej przy Szczecińskich Zakładach Celulozowo Papierniczych w Szczecinie w dniu 13 IV 57 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: Urząd Miejski i PMRN Szczecin, sygn. 783.
- Tomczak S. 1957a. *Ach jak przyjemnie kołysać się wśród fal...* „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 2 (28), s. 8.
- Tomczak S. 1957b. *Z wiatrem w żaglach.* „Skolwin. Pismo pracowników Szczecińskich Zakładów Celulozowo-Papierniczych”, 2 (30), s. 8.
- Wojciechowski J., Malewicz J., Orłowski Z. 1965. *Informacja o działalności Stowarzyszenia Rozwoju Żeglarstwa za okres od 2 X 1962 r. do 31 XII 1964 r.* Maszynopis. Archiwum Państwowe w Szczecinie. Zespół: PMRN Szczecin, sygn. 1101.

ABSTRAKT

Szczecin jest miastem, które ma najlepszy w kraju potencjał do uprawiania sportów wodnych, a żeglarstwa w szczególności. Żadna inna aglomeracja w kraju nie może się pod tym względem równać z Grodem Gryfa. Jedną z przeszkód efektywnego wykorzystania sprzętu pływającego jest niewłaściwa, zdaniem autorów niniejszej pracy, lokalizacja infrastruktury żeglarskiej. Ogromna większość miejsc postojowych dla jachtów w Szczecinie jest zlokalizowana na południowym brzegu jeziora Dąbie. Łatwo zauważyć, że żeglarz z tamtych przystani, mając do dyspozycji kilka popołudniowych godzin (po pracy), nie jest w stanie dopłynąć dalej niż na północny kraniec jeziora Dąbie i odwiedzić tam jedyny port jachtowy – w Lubczynie. Dla porównania żeglarz z lewobrzeżnego Szczecina (Skolwina) ma w swoim zasięgu, w porównywalnym czasie, zarówno jezioro Dąbie ze wspomnianą Lubczyną, jak i całą Roztokę Odrzańską z portami w Stepnicy (cztery mariny do dyspozycji), Gąsierzynie, Trzebieży, Jasienicy. Przewaga czterech godzin, jaką ma żeglarz ze Skolwina, ma też duże znaczenie w pływaniach weekendowych.

Innym aspektem atrakcyjności przystani jest jej odległość od miejsca zamieszkania danego żeglarza. W ostatnich latach rozbudowują się intensywnie dzielnice północne Szczecina oraz jego zachodnie obrzeża i można przypuszczać, że to właśnie tam, w zabudowie jednorodzinnej, mieszkają potencjalni właściciele jachtów. Średni dystans, jaki mają do pokonania ci żeglarze do przystani w Dąbiu, przez ruchliwe centrum miasta, to 14–20 km. Dla porównania, odległość do Skolwina to tylko 6–10 km.

Mając na uwadze wypromowanie Skolwina jako lokalizacji przyszłego, bardziej funkcjonalnego centrum żeglarskiego, autorzy niniejszej pracy postanowili zbadać i opisać historię i inne uwarunkowania rozwoju żeglarstwa w północnej części lewobrzeżnego Szczecina w okresie powojennym, a ściślej – w ostatnich 60 latach istnienia sekcji żeglarskiej Klubu Sportowego „Świt”. Nasza inicjatywa nabiera nowego znaczenia w sytuacji, gdy fundusze unijne są wykorzystywane także na finansowanie portów i przystani żeglarskich, czego przykładem jest Zachodniopomorski Szlak Żeglarski.

**THE DEVELOPMENT OF SAILING IN LEFT-BANK SZCZECIN.
PART 1. SAILING SECTION OF SC “ŚWIT” SKOLWIN****ABSTRACT**

Szczecin is a city with the best potential for water sports in the country and sailing in particular. No other Polish urban agglomeration can even match it in this respect. In the opinion of the authors of this paper, wrong location of the yachting infrastructure is one of the main obstacles preventing the effective usage of boats in this city. The majority of berths for pleasure craft are located on the southern shores of Lake Dąbie. It is obvious

that a yachtsman stationed there, having to his disposal just a few hours after work, is not capable to reach any further than the northern part of this lake, including the only marina there – Lubczyna. On the other hand, his colleague from the left-bank Szczecin (Skolwin) can reach, within comparable time limits, not only Lake Dąbie (with Lubczyna) but also Roztoka Odrzańska with a selection of ports in Stepnica (four marinas), Gąsierzyno, Trzebież, and Jasienica. The four-hour advantage of sailors from Skolwin is also important during weekend trips.

Another attractive aspect of the Skolwin marina is the shorter distance from a yachtsman residence. In recent years there has been a rapid development of the northern areas of Szczecin and its western perimeter. It is likely that the above-mentioned suburban areas are inhabited by many people who could afford to have a yacht. An average distance to be covered on the way to the marinas in the Dąbie District is 14–20 km and a comparable distance to Skolwin is only 6–10 km.

Having in mind the need to promote Skolwin as a site of a future, more functional, yachting centre, the authors of this paper studied the history and other background factors affecting the development of water sports in the northern part of the left-bank Szczecin. They focused on the time period after World War 2, and on the last 60 years in particular, which coincided with the existence of the Sailing Section of the Sports Club “Świt”. Our initiative seems to be important in the current situation when the EU funds are also being used for developing yachting infrastructure, such as the West-Pomeranian Sailing Route.