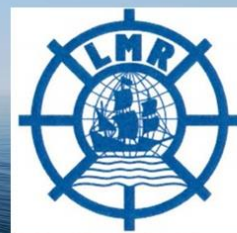


# Kilwáter



Szkolne Koło Ligi Morskiej i Rzeczej w Szkole Podstawowej im. Władysława Rdzanowskiego w Radziejowicach

## Szczecińskie wspomnienia

Dnia 24 maja 2018 r. w Wyższej Szkole Bankowej w Szczecinie odbył się Ogólnopolski Konkurs Ligi Morskiej i Rzeczej „**Młdzież na morzu 2018**”. I choć organizowany jest on od 1986 r. to nadal cieszy się ogromną popularnością. Hasłem konkursu było „100. lecie Ligi Morskiej i Rzeczej 1918 – 2018”. Chcąc uczcić pamięć o Eugeniuszu Kwiatkowskim, w 130 rocznicę jego urodzin, organizatorzy konkursu postanowili poszerzyć zakres treści o życiorys i dokonania tego wielce zasłużonego dla Polski człowieka. Kim on był? Chyba nie trzeba nikomu tego objaśniać. Jeśli jednak chcielibyście dokładniej zapoznać się z jego życiorysem, odsyłam do poprzedniego numeru naszej gazetki.

Nie jest też żadną tajemnicą, że nasza szkoła czynnie uczestniczy we wszystkich konkursach marynistycznych. My, w konkursie „Młdzież na morzu” startowaliśmy od pierwszej klasy gimnazjum. I co dziwne, już wtedy, jak na „nowicjuszy”, mieliśmy spore osiągnięcia. Kamila Zabrzygraj z klasy IIB i Karol Knyziak z klasy IB zajęli I miejsce w Polsce w kategorii „Wiedza o Wiśle”. Kamila Zabrzygraj w konkursie plastycznym, odbywającym się ph. „Krajobrazy doliny Wisły i jej dorzecza” zajęła III miejsce w Polsce.

Ale to w edycji 2018 zdobyliśmy najwięcej nagród i wyróżnień. Wzięli w niej udział: Inga Popławska, Bartłomiej Rypkowski, Oskar Obłąkowski oraz Antek Swoboda. Po uroczystym powitaniu wszystkich uczestników ogłoszono wyniki konkursu w kategorii plastycznej, którego hasło brzmiało: „Morze żywi i bogaci”. Okazało się, że Bartek Rypkowski za swoją pracę zdobył Grand Prix i otrzymał efektowną statuetkę. Nagrodę zdobył również Bartosz

Smętkowski z klasy VB, a z oddziałów gimnazjalnych Natalia Ciastek, Maksymilian Bielecki, Zofia Dymecka i Joanna Łabanow. Siedemnastu uczniom z naszej szkoły przyznano również wyróżnienia. Był to ogromny sukces uczniów oraz pani Katarzyny Kordyasz – Stolarskiej, naszej nauczycielki plastyki.



Następnie laureaci etapu szkolnego rozwiązywali test w najważniejszej kategorii „Wiedza o morzu” oraz w kategorii „Wiedza o Pomorzu Zachodnim”. Podczas gdy jury sprawdzało testy, uczestnicy konkursu wraz ze swymi opiekunami udali się na wycieczkę po Szczecinie. Nam towarzyszyła opiekunka naszego Szkolnego Koła LMiR - pani Grażyna Haude



Mieliśmy okazję zobaczyć pomnik Adama Mickiewicza, Urząd Wojewódzki, Wały Chrobrego, przeciwległy brzeg Odry, gmach Akademii Morskiej oraz bardzo interesujące wystawy w Muzeum Narodowym.

Niestety ze względu na godzinę odjazdu naszego pociągu musieliśmy zrezygnować z dalszej części imprezy, czyli podsumowania konkursu. W drodze na dworzec kolejowy udało się



mam zobaczyć kolejne szczecińskie zabytki, a mianowicie: Basztę Panieńską i Ratusz Staromiejski. O wynikach dowiedzieliśmy się od zaprzyjaźnionej grupy z Żyrardowa. Okazało się, że Inga Popławska zajęła II miejsce w kategorii „Wiedza o LMiR oraz o Eugeniuszu Kwiatkowskim”. Inga Popławska i Antoni Swoboda zajęli V miejsce w kategorii „Wiedza o Pomorzu Zachodnim”, natomiast Oskar Obłąkowski i Bartłomiej Rypkowski w kategorii „Wiedza o morzu” zajęli VI miejsce w Polsce.

Wracam wspomnieniami do ubiegłorocznego konkursu „Młodzież na morzu” ponieważ w bieżącym roku odbywał się on w szkołach laureatów zakwalifikowanych do etapu ogólnopolskiego. Od siebie mogę tylko dodać, że konkurs „Młodzież na morzu” to świetna turystyczna przygoda. Podczas zwiedzania można poznać wspaniałe zabytki oraz usłyszeć wiele wartościowych informacji. Wiedza marynistyczna nie jest tak banalna jakby się niektórym mogło wydawać. Kategoria „Wiedza o Pomorzu Zachodnim”, w której startowałam dwukrotnie, to połączenie geografii i historii. W moim przypadku, do dzisiaj korzystam z tej wiedzy na lekcjach. Warto więc uczestniczyć w tym konkursie. A jeśli te argumenty nie przemawiają wystarczająco, to wspomnę, że nasze koło LMiR, które powstało dzięki temu konkursowi i inicjatywie p. Grażyny Haude, nadal przyjmuje nowych członków. Wielkim plusem są również często organizowane wycieczki krajoznawcze. Dlatego gorąco zachęcam do udziału i mam nadzieję, że w przyszłym roku będziemy mogli spotkać się w Szczecinie na kolejnym konkursie.

*Inga Popławska  
fot. Grażyna Haude*

## Dzieje Szczecina

Na przełomie VII i VIII w. średniowieczne, słowiańskie plemię – Wikrzanie założyło na dzisiejszym Wzgórzu Zamkowym osadę rolniczą, która dzięki rozwojowi handlu i rzemiosła przekształciła się w gród. W połowie X w. Ibrahim ibn Jakub w swej kronice wspominał o dużym słowiańskim, portowym mieście położonym nad Odrą, zwanym Sadżinem lub Sasinem.

Dzięki Mieszkowi I, w okresie od 967 r. do bitwy pod Cedynią w 972 r., Szczecin wraz z Pomorzem Zachodnim należał do państwa Polan. Ziemie te, za czasów Bolesława Chrobrego, uzyskały niezależność. Z kolei Bolesław Krzywousty ponownie przyłączył je do Polski. Pierwszy władca pomorski z dynastii Gryfitów - książę Warcisław I złożył Krzywoustemu hołd lenny i zgodził się przyjąć chrześcijańskich misjonarzy. Biskup Otton z Bambergu przeprowadził na terenie Szczecina dwie misje chrystianizacyjne, a w 1124 r. mieszkańcy tych ziem przyjęli chrzest.

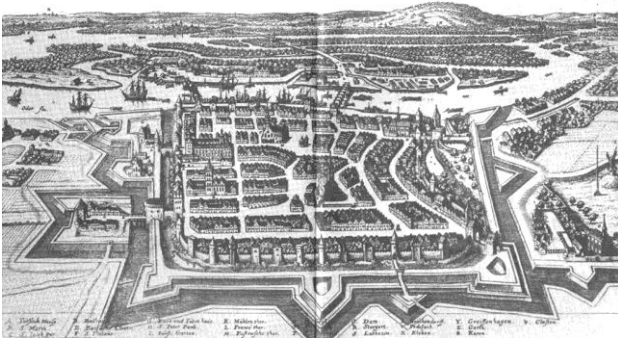
Ani Polska, ani w późniejszym okresie Dania, nie utrzymały kontroli nad Pomorzem Zachodnim. Zostało ono włączone do Świętego Cesarstwa Rzymskiego.

Szczecin w 1243 r. otrzymał prawa miejskie magdeburskie, nadane przez księcia Barnima I Dobrego. W XIII w. był jednym z głównych miast Księstwa Pomorskiego i należał do związku miast handlowych Europy Północnej, zwanego Hanzą. Handlowano głównie zbożem i rybami. Z kolei w XIV w. książę Barnim III Wielki, rozpoczął budowę tzw. „Kamienno Domu” oraz kaplicy św. Ottona, co dało początek zachowanego do dziś Zamku Książąt Pomorskich. Ciekawostką jest, że obszar miasta wyznaczony w średniowieczu nie uległ zmianom przez okres kilku stuleci. Powstawały wspaniałe gotyckie budowle, obecnie zaliczane do zabytków na Europejskim Szlaku Gotyku Ceglanego. Mowa tu o Staromiejskim Ratuszu i trzech kościołach, a mianowicie: kościele św. Jana Ewangelisty, katedrze pw. Św. Jakuba Apostoła oraz kościele św. Piotra i Pawła. W 1464 r. zmarł ostatni przedstawiciel szczecińskiej linii Gryfitów. Książę Eryk II panujący w Słupsku oraz Warcisław X panujący w Wołogoszczy, obronili dziedzictwo Gryfitów przed Brandenburczykami. Po śmierci Eryka II, Bogusław X objął władzę w księstwie słupskim

i szczecińskim. Zjednoczył Pomorze Zachodnie i po śmierci swojego stryja - Warcisława X przeniósł stolicę do Szczecina. W 1534 r. przeprowadzono działania mające na celu wprowadzenie luteranizmu na teren całego Księstwa Pomorskiego. Warto wiedzieć, że głównym reformatorem Pomorza był Johann Bugenhagen, przyjaciel Marcina Lutra. I wojnę północną, zwaną wojną siedmioletnią, toczącą się pomiędzy Rzeczpospolitą, Szwecją, Cesarstwem Rosyjskim, Danią i Lubeką kończył pokój podpisany w Szczecinie w 1570 r.

Dynastia Gryfitów zaczęła wygasać od 1589 r., kiedy to urodził się książę Ulryk Rycerski, następni książęta zmarli bezpotomnie. Ostatnim z rodu Gryfitów był Bogusław XIV, który zmarł w Szczecinie w 1637 r. Wtedy miasto zajęte było przez Szwedów.

STETINUM.



Podział Pomorza potwierdził podpisany w 1648 r. traktat westfalski, kończący wojnę trzydziestoletnią. Szwecja na niemal sto lat objęła część zachodnią, z Wolinem i Szczecinem. Nadal trwała rywalizacja szwedzko-brandenburska. Szwedzki król - Karol XI za pomoc w odparciu wojsk elektora brandenburskiego nadał miastu nowy herb – dodając do ukoronowanej głowy gryfa szwedzkie lwy, koronę królewską Wazów oraz laurowy wieniec.

W 1713 r. Szczecin został przejęty przez Prusy, a w 1720 r. pruski król - Fryderyk Wilhelm I wypłacił odszkodowanie szwedzkiej królowej - Ulryce Eleonorze w wysokości 2 milionów talarów za przejście Szczecina. Komendantem garnizonu wojskowego został ojciec urodzonej w Szczecinie, przyszłej carycy Katarzyny II Wielkiej - Christian August von Anhalt-Zerbst.

W latach 1724 – 1740 wybudowano nowe umocnienia, które przekształciły miasto w znakomitą pruską twierdzę z trzema fortami. Do dzisiaj przetrwały jedynie dwie barokowe bramy miejskie: Portowa - dawniej zwana Ber-

lińską i Królewska - zwana Anklamską. Pruski komendant twierdzy, Generał Friedrich Gisbert Wilhelm von Romberg z obawy przed oblężeniem i plądrowaniem miasta, poddał Francuzom szczecińską twierdzę. Zmuszono mieszkańców miasta do utrzymania ośmiu tysięcy żołnierzy i płacenia wysokiej kontrybucji.

W pierwszej połowie XIX w. następuje złagodzenie postawy wojskowych władz co do likwidacji statusu twierdzy. Wybudowano połączenie kolejowe z Berlinem oraz reprezentacyjny kompleks wojskowo-mieszkalny, zwany Nowym Miastem. Powstaje komunalna infrastruktura oraz nowoczesne zakłady przemysłowe takie jak stocznia „Vulcan”, elektrownia, cementownia, huta i wiele innych. W 1873 r. podjęto decyzję o zburzeniu obwarowań i rozbudowie miasta. Powstały charakterystyczne place od których promieniście odchodzą ulice. Rozpoczęto realizację zespołu śródmieścia, a budynki wzorowano na berlińskich kamienicach.

W drugiej połowie XIX w. miasto stało się silnym ośrodkiem przemysłowym, ściśle związanym z portem. Od 1879 r. coraz większy obszar pokonywano tramwajem konnym, a od 1897 r. elektrycznym. Na przełomie XIX i XX wieku Szczecin uzyskał nowoczesny kształt. Przyłączono zurbanizowane podmiejskie osiedla i miasteczka. Powstaje Taras Hakena, obecnie zwany Wałami Chrobrego. Jest to reprezentacyjny bulwar z wspaniałymi budynkami i fontanną u podnóża.

Mimo, że działania wojenne ominęły miasto to jednak I wojna światowa przyniosła upadek wielu zakładów, a przez to bezrobocie i bezdomność. Podobnie było w okresie międzywojennym. Następuje załamanie gospodarcze, dochodzi do strajków i wystąpień rewolucyjnych. Sytuacja firm poprawiła się po dojściu Hitlera do władzy i podporządkowaniu gospodarki celom militarnym. 15 października 1939 r. obszar Szczecina został sześciokrotnie powiększony, przyłączono m.in. miasta Police i Dąbie.

Podczas II wojny światowej, ze względu na produkcję militarną, Szczecin został zbombardowany przez lotnictwo brytyjskie i amerykańskie. Największe zniszczenia były w rejonie Starego Miasta oraz nadodrzańskich dzielnic przemysłowych. Szczecin został zdobyty przez wojska radzieckie 26 kwietnia 1945 r. Podczas konferencji poczdamskiej miasto zostaje przyznane Polsce w ramach rekompensaty za utratę

wschodnich ziem. 5 lipca 1945 r. nastąpiło oficjalne przejście Szczecina przez Polskę. Pierwszym prezydentem został Piotr Zaremba. Miasto zasiedlono polską ludnością, przystąpiono do usuwania gruzów i odbudowy.

Szczecińscy robotnicy w 1989 r. przyczynili się do zmian politycznych. Wydarzenia z grudnia 1970 r. i sierpnia 1980r. zostały upamiętnione w najmłodszym oddziale Muzeum Narodowego w Szczecinie – w Centrum Dialogu Przełomy.

Dziś Szczecin jest największym miastem województwa zachodniopomorskiego, na prawach powiatu. Posiada nowoczesne rozwiązania urbanistyczne, wspaniałe obiekty oraz dużo zieleni.

*Liliana Uler*

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia\\_Szczecina](https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_Szczecina)  
[http://gryf.com.pl/dawny\\_szczecin/historia\\_miasta\\_szczecina](http://gryf.com.pl/dawny_szczecin/historia_miasta_szczecina)  
[http://www.szczecin.eu/odwiedz\\_szczecin/historia-szczecina.html](http://www.szczecin.eu/odwiedz_szczecin/historia-szczecina.html)

## Historia portu w Szczecinie

Pierwszy port w Szczecinie położony był w zatoczce Odry, do której wpływała Duńcyca – odnoga ujściowa Odry. Już od połowy XI w. przybywający osadnicy, na południowej stronie słowiańskiego podgrodzia, założyli przystań. W 1243 r. za panowania księcia Barnima I połączono oba brzegi rzeki, a w 1283 r. wzniesiono Most Długi, który umożliwił rozbudowę portu na Łasztowni. Było to miejsce, gdzie przeładowywano się towary. Szczecin otrzymał wówczas prawo składu na wszystkie towary przywożone do portu, co przyczyniało się do pomyślnego rozwoju miasta. Na zachodnim brzegu Odry zbudowano 5 drewnianych pomostów o długości od 10 do 20 metrów.

Syn Barnima I, Otton I, przekazał Szczecinowi w 1307 r. obszar Odry poniżej miasta, sięgający do odgałęzienia rzeki Świętej oraz odcinek rzeki Regalicy pomiędzy Podjuchami a jeziorem Dąbie. Do obowiązków miasta należała budowa nabrzeży przeładunkowych oraz utrzymanie drożności toru wodnego, umożliwiającego bezpieczne przepływanie statków. Podczas szwedzkiego panowania nałożono wysokie cła, które uniemożliwiały rozwój handlu.

W latach 1662-1668 Szczecin został połączony z Berlinem, kanałem łączącym Odrę ze Sprewą. Dopiero po 1679 roku, na skutek obniżenia cła dla szczecińskich kupców i zniesienia opłaty celnej na wyroby zakładów przemysłowych, rozwinął się handel morski i lądowy.

Przez kolejne stulecia rozbudowa portu ograniczała się do brzegów Odry, między Mostem Długim i nieistniejącym już Mostem Kłodnym. Obszar portowy zaczęto powiększać w drugiej połowie XIX wieku. Wybudowano wtedy nabrzeże na Duńcyca, dworzec kolejowy na Kępie Parnickiej oraz linie kolejowe.

Drogę wodną do Świnoujścia skrócił Kanał Piastowski, wybudowany w 1880 r. W 1894 r. rozpoczęto budowę wolnośladowego portu na Łasztowni, a rok później oddano do użytku Kanał Wrocławski łączący kanał wodny – Parnica z rzeką Duńcyca. Port wolnośladowy otwarto w 1898 r. Oddano do użytku Basen Wschodni, a w 1910 r. Basen Zachodni.



*Basen Wschodni w 1919 r.*

W 1911 r. nad wschodnim odcinkiem Parnicy rozpoczęto budowę portu przemysłowego, gdzie po sześciu latach oddano do użytku Basen Górnośląski.



*Port wolnośladowy w 1920 r.*

Budowę portu ukończono w 1922 r. Posiadał wówczas trzy nabrzeża przeładunkowe. W 1923 r. port miejski i państwowy został połączony w Stettiner Hafen Betriebsgesellschaft tj. Szczecińskie Towarzystwo Eksploatacji Portu.

W dwudziestych latach XX w. zaczęto stawiać murowane magazyny, wymieniać pale drewniane na betonowe oraz budować nowe nabrzeża, pomosty, suwnice, dźwigi i wywrotnice. Tereny portowe rozszerzono w 1931 r. o wyspę Ostrów Grabowski.



*Magazyny dawnego portu wolnocłowego w Szczecinie.*

Pod koniec II wojny światowej port uległ zniszczeniu w 80 %. Spowodowały je liczne bombardowania, oddziały niemieckie opuszczające miasto oraz dywersanci. Tor wodny został zatrasowany wrakami i uległ zamuleniu. Po wyzwoleniu uruchamianie i użytkowanie centralnej części portu przejęło wojsko radzieckie. Przekazanie portu administracji polskiej trwało od marca 1946 r. do września 1947 r.

4 kwietnia 1946 r. przyłynął pierwszy statek z repatriantami – Polakami, którzy na skutek działań wojennych oraz zmiany granic znaleźli się na terenie innych państw. Do końca 1946 r. przez szczeciński port powróciło do kraju 49.720 rodaków, natomiast opuściło Polskę 43.152 obywateli niemieckich.

Odbudowa portu odbywała się w latach 1947-1949, w ramach tzw. planu trzyletniego. W 1946 roku przeładunek wynosił 98 tys. ton/rok, natomiast w 1959 r. wzrósł do 5,9 mln ton/rok. W 1989 r. ustanowiono w porcie wolny obszar celny.

Obecnie port morski Szczecin-Świnoujście jest po Gdańsku drugim co do wielkości portem morskim w Polsce. W 2018 roku przeładunek wyniósł 25,4 mln ton towarów. Są to głównie paliwa LNG, drobnica promowa oraz węgiel. Rosnące wskaźniki wynikają z rozbudowy oraz budowy nowych terminali do przeładunku paliw gazowych LNG w Świnoujściu. Planowane jest pogłębienie toru wodnego Szczecin-Świnoujście do głębokości 12,5 m.

Do portu w Szczecinie przyplływają statki wycieczkowe zarówno rzeczne jak i pełnomorskie. Ich długość całkowita nie może przekroczyć 215 m, a szerokość całkowita 31 m.



*Wolny obszar celny w szczecińskim porcie.*

Nie występują tu pływy, a tylko silne i przedłużające się mrozy mogą spowodować zamarznięcie akwenu portowego. W czerwcu odbywają się Dni Morza. Wtedy do Szczecina przyplływają największe i najpiękniejsze żaglowce na świecie.

*Liliana Uler*

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Port\\_morski\\_Szczecin](https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_morski_Szczecin)

## Rejs po mazurskich jeziorach

W poniedziałek 27 maja 2019 roku wyruszyliśmy na Mazury, aby tam uczestniczyć w szkoleniowym rejsie, którego głównym celem było zdobycie umiejętności żeglarskich oraz poznanie pięknej Krainy Wielkich Jezior. O godzinie 5:50 wyjechaliśmy z Radziejowic, a po drodze dołączyli do nas uczniowie z Jaktorowa. W wycieczce uczestniczyło dwudziestu siedmiu uczniów i sześciu opiekunów.

Podróż minęła nam szybko i około godziny 12 dotarliśmy do portu jachtowego w Mikołajkach, gdzie czekały na nas wypożyczone jachty. Sprawnie zapakowaliśmy na nie bagaże i wypłynęliśmy na Jezioro Tałty. Po około pięciu godzinach dopłynęliśmy do portu w Rynie. Tam zaplanowany był postój na nocleg oraz wieczór integracyjny. Jeden z uczestników rejsu grał na gitarze i wspólnie śpiewaliśmy szanty. Nasz śpiew i muzyka, daleko niosła się po wodzie jeziora. Wzbudziła też zainteresowanie okolicznej ludności. Jeden z mieszkańców Rynu dołączył do nas ze swoją gitarą. Był bardzo zadowolony, że ma okazję śpiewać szanty z tak wesołą młodzieżą. Czas upływał w bardzo miłej atmosferze, ale byliśmy zmęczeni po podróży, więc szybko zajęliśmy miejsca w kabinach i poszliśmy spać.

Następnego dnia naszego rejsu skierowaliśmy się do portu Zielony Gaj. Jednak nadchodząca burza wymusiła na nas postój na campingu „KamA”. Wykorzystaliśmy ten czas na zjedzenie obfitego obiadu w pobliskiej restauracji. Gdy burza oddaliła się na bezpieczną odległość, ponownie wypłynęliśmy na jezioro. Nie przeszkodził nam nawet padający deszcz. Dopłynęliśmy do Zielonego Gaju i tu zatrzymaliśmy się na nocleg. Przygotowaliśmy się do kolejnego dnia. Napelniliśmy pojemniki wodą i sprzątnęliśmy jacht. Przed pójściem spać graliśmy w karty i raczyliśmy się potrawami z grilla. Rankiem wypłynęliśmy do Mikołajek.

W Hotelu „Gołębiewski” spędziliśmy dwie godziny na basenie. Resztę czasu przeznaczaliśmy na zwiedzanie Mikołajek. Zjedliśmy wspaniałą pizzę i zrobiliśmy zakupy. Po powrocie na jachty miło upływał czas podczas śpiewania szant. Wieczorem poszliśmy na mecz Ligi Mistrzów. W strefie kibica wraz z innymi widzami głośno dopingowaliśmy zawodników. Po powrocie szybko poszliśmy spać, by wypocząć przed kolejnym dniem.



Na Jeziorze Mikołajskim nie było wiatru, więc złączyliśmy nasze cztery jachty i płynęliśmy razem, aby pracował tylko jeden silnik. Niestety na Jeziorze Śniardwy, również panowała flauta (brak wiatru). Zacumowaliśmy w pobliskim porcie Popielno. Na jachtach przygotowaliśmy obfity obiad, po którym poszliśmy na lody. Resztę czasu spędziliśmy grając w siatkówkę. Ponieważ była to już ostatnia wspólna noc, chcieliśmy jak najwięcej czasu spędzić razem. Do późna graliśmy w karty i śpiewaliśmy szanty.

Wcześniej rano wypłynęliśmy na jezioro, by jak najwięcej czasu spędzić na żeglowaniu. Pogoda nam nie dopisywała, a mimo to żał było opuszczać jachty, które przez kilka dni były naszym domem. Gdy dopłynęliśmy do portu w Mikołajkach, zabraliśmy swoje rzeczy i porządnie składowaliśmy jachty.

Wcześniej rano wypłynęliśmy na jezioro, by jak najwięcej czasu spędzić na żeglowaniu. Pogoda nam nie dopisywała, a mimo to żał było opuszczać jachty, które przez kilka dni były naszym domem. Gdy dopłynęliśmy do portu w Mikołajkach, zabraliśmy swoje rzeczy i porządnie składowaliśmy jachty.

Nadszedł czas udania się w powrotną drogę. Podczas podróży panowała wspaniała atmosfera. Słychać było nasze głośne śpiewy i rozmowy. O godzinie 18:00 przyjechaliśmy do Radziejowic, gdzie czekali na nas stęsknieni rodzice.



Ten pięciodniowy rejs uznałam za bardzo ważne wydarzenie w moim życiu. Pierwszy raz żeglowałam z rówieśnikami, bo wcześniej pływałam wyłącznie z rodzicami. Jestem szczęśliwa, że uczestniczyłam w takiej wyprawie, poznałam wiele wspaniałych osób i bardzo dużo się nauczyłam. Podczas tego rejsu poznałam liczne tajniki sztuki żeglarskiej, a mianowicie: stawianie i zwijanie żagli, sterowanie jachtem, zwroty, podpływanie do pomostu i cumowanie. Nauczyłam się też knagowania oraz wiązania różnych węzłów żeglarskich. To wszystko było możliwe dzięki naszym nauczycielom, pani Dorocie Skoczyńskiej oraz kierownikowi rejsu panu Danielowi Kupcowi.

Chociaż czasami pogoda nam nie sprzyjała, to jednak żeglowanie po sinych wodach mazurskich jezior było niesamowitą przygodą, która na długo pozostanie w mej pamięci. Polecam udział w rejsie żeglarskim każdemu, kto kocha wodę, pływanie i chce sprawdzić samego siebie, bo żeglowanie wymaga wielkiej siły fizycznej i psychicznej.

*Katarzyna Nowak  
fot. Dorota Skoczyńska*

Skład redakcyjny: członkowie Szkolnego Koła Ligi Morskiej i Recznej z klasy IIIB gimnazjalnej / Młodzieżowy Klub Korespondentów „Kilwater”

Opiekun: p. Grażyna Haude