

Od autora

Szanowni Czytelnicy,
po czterech latach, jakie upłynęły od poprzedniego wydania przewodnika żeglarskiego po polskim wybrzeżu Bałtyku, oddaję w Wasze ręce kolejną, gruntownie zaktualizowaną wersję tekstu. Tak jak poprzednio książka jest zebraniem locji oraz doświadczeń i odpowiedzi, które sam chciałbym mieć pod ręką w rejsie. Prezentuję plany portów oraz zdjęcia, zrobione zarówno z lotu ptaka, jak i z lądu. Opisuję szlaki żeglarskie, warunki postoju w przystaniach, dostępną infrastrukturę i podejścia. Podaję kanały VHF, numery telefonów, a także adresy internetowe umożliwiające kontakt z obsługą przystani, portowymi służbami oraz okolicznymi firmami świadczącymi usługi dla żeglarzy. Ważną i dość rozbudowaną częścią książki są informacje turystyczne dotyczące okolic przystani.

Pozwólcie, że zasygnalizuję, co się zmieniło w porównaniu z poprzednim wydaniem, zarówno na wybrzeżu, jak i w samej książce.

Dla wszystkich akwenów i przystani uwzględnione zostały zmiany głębokości, oznakowania, urzędzeń, usług, z których korzystają żeglarze, zasad obsługi, a także danych kontaktowych. Niewiele jest przystani, w których opisach nie zmieniło się nic!

Inwestycji w ostatnich latach na wybrzeżu jest wiele – od wielkich po małe, ale istotne dla żeglarzy, którzy odwiedzają konkretne miejsca. Niewątpliwie najbardziej spektakularnym i nagłaśnianym wydarzeniem jest oddanie do użytku kanału żeglugowego łączącego Zatokę Gdańską z Zalewem Wiślanym. Dla żeglugi handlowej ten kanał nie ma na razie znaczenia żadnego (bo prowadzi donikąd), a i w przyszłości – po ukończeniu budowy toru do Elbląga – specjalnie się to nie zmieni. Natomiast dla nas, żeglarzy rekreacyjnych, bezpośrednie połączenie Zatoki i Zalewu to świetna sprawa. Miejmy nadzieję, że konkretnym, choć ubocznym, efektem tej budowy

będzie również regularne pogłębianie małych portów Zalewu i torów podejściowych do nich prowadzących, a także rozwój przystaniowej infrastruktury na tym akwenie.

Drugą inwestycję o podobnej skali finansowej znajdziemy na drugim końcu polskiego wybrzeża – jest to pogłębienie i poszerzenie toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina.

Tu – odwrotnie niż na Zalewie Wiślanym – dla żeglugi handlowej i funkcjonowania portu w Szczecinie ma to duże znaczenie, natomiast z punktu widzenia miłośników żeglarstwa istotne jest samo zakończenie prac, bo bywało, że wiązały się one z utrudnieniami w żegludze, a także powstanie dwóch sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim, które musimy omijać.

Wielkie inwestycje realizowane są również na środkowym wybrzeżu: farmy wiatraków, nadbrzeżna elektrownia jądrowa. Musimy pamiętać i o tych projektach, bo związane są z nimi utrudnienia (nowe obszary zamknięte, nowe pławy itp.). Kręcą się tam też liczne statki uczestniczące w pracach budowlanych, co jest doniosłą zmianą na wcześniej przecież pustawych polskich przybrzeżnych wodach. Jednostki te często należą do zagranicznych firm, więc anglojęzyczne, a nieoczekiwane wywołania jachtów na VHF nie są rzadkością. Statki te mają swoje bazy w portach środkowego wybrzeża, a także we Władysławowie.

Wypada odnotować zmianę formalną – reaktywację Urzędu Morskiego w Słupsku, który przejmie zarządzanie środkowym odcinkiem polskiego wybrzeża. Nie sądzę, by miało to duży wpływ na żeglugę rekreacyjną. Niestety mało prawdopodobne jest na przykład, by zwiększenie liczby urzędów doprowadziło do bardzo pożądanego ujednolicenia sposobu przekazywania ostrzeżeń nawigacyjnych, dotyczących różnych części wybrzeża, oraz formatu tych komunikatów.

Z konkretnych lokalnych zmian warto wspomnieć, że:

- W Świnoujściu do użytku oddano tunel drogowy pod Świną, co bardzo ograniczyło kursowanie promów „Karsibór”. Nadal kursują „Bieliki” w centrum miasta. W Basenie Północnym nareszcie zaczęła funkcjonować stacja paliw, a jesienią 2026 r. rozpocznie się duży remont mariny – obejmujący m.in. wymianę wszystkich pomostów.
- W Dziwnowie oddano do użytku nową, trzecią już przystań żeglarską (po Porcie Jachtowym i Przystani Sezonowej).
- W marinie w Trzebieży dostawiono kolejny pomost pływający. Żeglarze goście, którzy zostali wyproszeni z portu rybackiego w czasie, gdy służył on jako baza jednostek uczestniczących w budowie nowego toru wodnego, nadal nie powinni tam wpływać, mimo że prace zostały zakończone, i tak już zapewne pozostanie na dłużej.
- Na planie Zalewu Szczecińskiego uaktualniłem pozycje wszystkich żaków (uprzejmie udostępnione przez Marcina Ziębę z Biura Inspekcji Rybołówstwa).
- W Wolinie powstała nowa przystań. Funkcjonowała przez dwa sezony, w 2026 r. będzie nieczynna, bo właśnie zaczął się drugi etap jej budowy. Szkoda jedynie, że mieści się ona w miejscu zupełnie nieosłoniętym przed falą przy południowych wiatrach.
- W Uście trwa gruntowna przebudowa falochronów. Nowe powstają w miejscu starych, więc na dużą poprawę warunków nautycznych w porcie przy doładowych wiatrach raczej nie ma co liczyć. Może jednak tłumienie fali w awanporcie będzie nieco lepsze niż dotąd.
- W Darłowie dalekosiężne światło latarni morskiej zostało przeniesione na dach apartamentowca postawionego nad brzegiem awanportu (bo apartamentowiec latarnię zasłonił).
- Powstała nowa marina w Pucku, trwa tam budowa kolejnego falochronu.
- W Gdyni zburzone zostały budynki po północnej stronie Basenu Żaruckiego i zaczyna się tam wznoszenie apartamentowców. Na razie nie wpływa to na funkcjonowanie mariny w lecie (zimowych miejsc postojowych na lądzie pozostało bardzo niewiele),

ale swoje siedziby utraciły kluby żeglarskie oraz sklepy i inne firmy świadczące usługi dla żeglarzy. W dalszej kolejności planowana jest budowa (ulożonego po zachodniej stronie basenu) gmachu, w którym mieścić się będzie duże, nowoczesne zaplecze żeglarskie.

- W Gdańsku kapitanat coraz więcej uwagi poświęca zarządzaniu ruchem rekreacyjnym, tak jakby nie miał ważniejszych zadań. Wprowadzono obowiązek posiadania radia VHF w części portu, restrykcyjnie wymagane jest zgłaszanie wejścia i wyjścia nie tylko w Nowym Porcie, ale również na Górkach Zachodnich. Tylko patrzeć, jak tłok na kanale 14 sparaliżuje funkcjonowanie portu. Jak to możliwe, że w Świnoujściu i Szczecinie nikt specjalnie się nami bez potrzeby nie interesuje?
- Most Stągiewny w centrum Gdańska znowu, po 80 latach, jest zwodzony. Za nim powstała nowa marina.
- Rozbudowuje się Port Północny, obok powstaje terminal gazowy, co ma istotne znaczenie przy żegludze do i z przystani żeglarskich na Górkach Zachodnich.
- Na Górkach Zachodnich rozbudowano przystań Akademickiego Klubu Morskiego. Zrealizowana została też gruntowna przebudowa dawnego Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej. Rażą błędy popełnione przy budowie tej mariny.
- Zmiany są też na Martwej Wiśle: SolMarina na południowym brzegu wzbogaciła się o zapowiadaną wcześniej zewnętrzną część przystani – mogą tam cumować goście. Po drugiej stronie rzeki, w Sobieszewie, powstała przystań Politechniki Gdańskiej. Inwestor jakby stracił zainteresowanie tym obiektem po zakończeniu budowy – przystań nie działa, mimo że zbliża się piąty sezon jej istnienia. Wydaje się też, że zlokalizowany tam pomost wyposażony w Y-bomy zaprojektował ktoś, kto zacumowanego jachtu nigdy z bliska nie widział.
- Ukończono rozbudowę Mariny Błotnik, dwukrotnie zwiększając liczbę miejsc.
- Układ melizn w wejściu z Zatoki Gdańskiej w główny nurt Wisły (Przekop Wisły),

wcześniej przez wiele lat w miarę stabilny, poczynawszy od 2024 r., zaczął się silnie zmieniać. Wynikają z tego duże zmiany pozycji pławy SWB, wyznaczającej początek podejścia. Nie sposób przewidzieć, jakie niespodzianki Wiśła szykuje dla nas w najbliższym sezonie i w kolejnych latach.

- Nareszcie naprawiono most zwodzony w Rybinie na Wiśle Królewieckiej, otwierając tym samym alternatywny dla wschodniej części Szkarpawy rzeczny szlak na Zalew Wiślaný. Przeprowadzony został też remont obrotowego mostu kolejowego na Szkarpawie. Wyremontowany most działa sprawniej niż wcześniej, co – miejmy nadzieję – spowoduje, że w nadchodzących sezonach faktycznie będzie on zamykany dla żeglugi tylko na czas przejazdu pociągów. Jeśli chcemy zatrzymać się na postój w Rybinie, to teraz mamy wybór, bo prywatne przystanie uzupełniają gminną ofertę.
- Na Zalewie Wiślanym wytyczony został nowy tor, prowadzący z kanału przez Mierzę Wiślaną do Zatoki Elbląskiej i dalej rzeką Elbląg do Elbląga. Prace na rzece, zamienionej w betonową rynnę, potrwają jeszcze co najmniej dwa lata. Powstała sztuczna wyspa. Pojawiły się nowe akweny z zakazem żeglugi rozmieszczone wzdłuż zachodniego i południowo-zachodniego brzegu Zalewu.
- Wydłużony został pirs pasażerski w Krynicy Morskiej. Miało to uspokoić warunki w przystani żeglarskiej przy południowych i południowo-zachodnich wiatrach. Cel został osiągnięty tylko w nieznacznym stopniu. Przed południowymi sztormami nadal lepiej z Krynicy uciekać.
- Przebudowany został port we Fromborku. Infrastruktury dostępnej dla żeglarzy nadal

nie ma tam właściwie żadnej, a warunki postoju przy północnych wiatrach uległy pogorszeniu. To kolejny przykład hydrotechnicznie złej inwestycji – po Tolkmicku przebudowanym przed laty.

- Pogłębiono baseny portowe i podejścia w Tolkmicku, w Suchaczu, a także w Kamienicy Elbląskiej (co zwróciło moją uwagę na tę przystań i powstał jej opis, którego brakowało w poprzednich wydaniach).
- Wyremontowano falochron w porcie Nowa Pastęka. Pogłębiono wejście. Nareszcie uruchomiony został most zwodzony w wyjściu z kanału portowego na rzekę Pastękę, co otwiera szlak do przystani w Starej Pastęce. Tymczasem naturalne ujście rzeki stało się całkiem nieżeglowne.

Pracując nad aktualizacją książki, korzystałem z najnowszych danych Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, a także – dla części niemieckiej Zalewu Szczecińskiego – z danych Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Bardzo pomocne były uwagi zgłaszane przez kolegów żeglarzy i Czytelników. Informacje weryfikowałem i uzupełniałem, kontaktując się z operatorami przystani, bosmanami, lokalnymi urzędami, a także (krytycznie) korzystając z wszelkich możliwych źródeł dostępnych w internecie. Przede wszystkim zaś ponownie odwiedziłem niemal wszystkie opisane miejsca. Mam też nadzieję, że książka zyskała dzięki nowym zdjęciom z drona, które wykonałem w większości przystani.

Chciałbym, aby przewodnik dobrze Państwu służył w wielu udanych rejsach!

Marcin Palacz, s/y „Lotta”
Warszawa, maj 2026