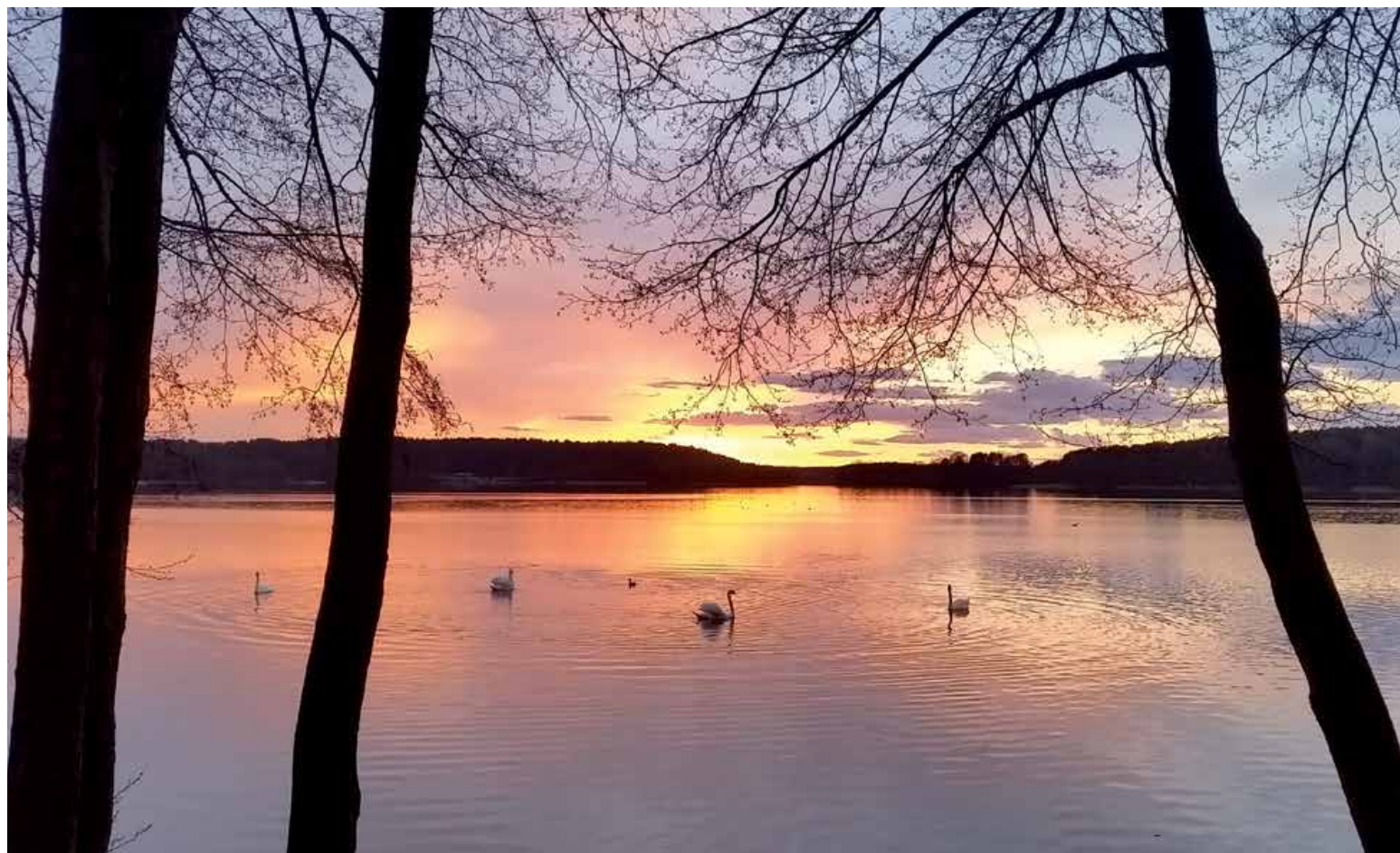


# Wstęp

Weryfikując informacje dotyczące poszczególnych przystani, uświadomiłem sobie, że obecnie miejsc tego typu jest kilka razy więcej niż w czasach, gdy w latach 70. ubiegłego stulecia przemierzałem Mazury Omega, burząc w kanałach i śpiając w kokpicie łódki pod „namiotem” robionym z obciążonego butelkami żagla, rozpiętego na burtach i bomie. O prądzie dostępnym na kei nikt wtedy nawet nie myślał, bo rzadko kto pływał jachtem kabinowym, a jeśli już, to do oświetlenia kabiny raczej używał latarki, lampy naftowej lub świeczki, a nie akumulatora. Mazurskie porty były wówczas wystarczająco duże, by swobodnie pomieścić wszystkie odwiedzające je jachty, a te były na ogół znacznie krótsze, niższe i węższe niż współczesne. Pamiętam, że kiedy chciało się pożeglować w lipcu lub

sierpniu, to już jesienią poprzedniego roku należało czynić starania o zdobycie jachtu. Tak, tak – zdobycie – bo nikt wtedy nawet nie słyszał o czymś takim jak „firma czarterowa”. Większość łódek należała do klubów żeglarskich, a ich członkowie musieli przepracować odpowiednią liczbę „godzin bosmańskich”, by w sezonie móc pożeglować chociaż przez kilkanaście dni.

Pod koniec lat 70. zaczęły pojawiać się na mazurskich jeziorach jachty kabinowe. Oczywiście wcześniej także było ich kilka, głównie poniemieckich, jak węgorzewska „Maria” czy słynne bliźniaki „Świt” i „Zorza”, przywiezione pod koniec lat 40. z Gdańska do Giżycka. Pływały też „Wiedźma” i „Rekin”, który w 1962 r. jako „Christine” zagrał w filmie Romana Polańskiego *Nóż w wodzie* i stał się



dzięki temu znany na całym świecie. Wciąż jednak jachty kabinowe – wówczas przez młodych żeglarzy czasami wzgardliwie nazywane „kredensami” – były na Mazurach rzadkością i widywało się na ogół Ramblery oraz Omegi z dorabiającymi małymi nadbudówkami.

Pod koniec lat 70. zaczęły się pojawiać udane modele polskich konstruktorów. Pamiętam, jaki podziw i pożądanie budziły takie łódki, jak Giga zaprojektowana przez Witolda Tobisa, rodzina Maków Henryka Jaszczewskiego czy Venus Zbigniewa Gibowskiego. W Chojnicach ruszyła masowa produkcja tych ostatnich, a także Orionów i Nashy. Te jachty nie były tak komfortowe i szybkie jak większość produkowanych obecnie, ale niewątpliwie przyczyniły się do rozwoju turystyki wodnej na Mazurach i nie tylko. Można je spotkać do dzisiaj, sam zresztą często żegluję Makiem 666 i bardzo to sobie chwalebę.

Rewolucja w polskim żeglarstwie zaczęła się kilka lat przed upadkiem komunizmu, a jej głównymi sprawcami byli niewątpliwie Andrzej Skrzat, Jerzy Pieśniewski i Adam Orych. Jachty zaprojektowane przez nich były ładne, szybkie i wygodne. Każdy, kto żeglował

na przełomie lat 80. i 90., zazdrościł szczęśliwym posiadaczom Sportin, Tang, Fok, Morsov i Pegazów. Po 1989 r. żeglarstwo zaczęło być w Polsce coraz bardziej popularne i dzisiaj to jacht klubowy jest rzadkością, właściwie przeżytkiem,

a większość mazurskich żeglarzy pływa łodziami własnymi lub wypożyczonymi w jednej z kilkudziesięciu działających tu firm czarterowych. Jachty poniżej 8 m długości coraz rzadziej pojawiają się w ich ofercie, a większość z nas chce żeglować na ponad 30-stopowych jednostkach, wyposażonych w ogrzewanie i patenty do

elektrycznego składania masztów. Niedługo stare mazurskie przystanie zaczną pękać w szwach. Już dzisiaj w wielu z nich prawie wszystkie stanowiska cumownicze są zajęte przez jachty rezydentów, a jeśli chcemy zapewnić sobie nocleg, miejsce musimy zarezerwować wcześniej, dzwoniąc do bosmana portu. Stale też przybywa nowych portów, które na ogół są bardzo nowoczesne i zaspokajają wszystkie potrzeby współczesnych miłośników żeglarstwa. Jedno jednak pozostaje niezmiennie. Mazury są piękne, ale żeglowanie po nich wymaga przynajmniej podsta-

Na Mazurach  
stale przybywa  
nowoczesnych portów,  
które na ogół zaspokajają  
wszystkie potrzeby  
współczesnych  
miłośników  
żeglarstwa.



wowej znajomości akwenu i postępowania zapewniającego bezpieczeństwo załodze. Mam nadzieję, że przyczyni się do tego ten przewodnik, adresowany głównie do tych, którzy swoją przygodę z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi dopiero zaczynają.

### Bezpieczeństwo

Przy wejściu do kościoła Matki Bożej Różańcowej w Mikołajkach stoi obelisk z napisem: „Pamięci tych, którzy 21 sierpnia 2007 po przejściu białego szkwału nie wrócili do portu”. Tego dnia o godzinie 14.27 z prędkością 35 m/s (czyli 12<sup>o</sup>B) na Śniardwy i Jezioro Mikołajskie uderzył huragan. Sztormowy wiatr wiał ok. 5 minut, ale to wystarczyło, by przewróciło się kilkadziesiąt jachtów, w wyniku czego życie straciło 12 osób. Fala na płytkich Śniardwach w kilka chwil spiętrzyła się do wysokości ponad 2 m i pognęła z wielką siłą w kierunku Mikołajek. Powiało bardzo mocno także na północnych jeziorach. Ratownicy WOPR i MOPR, którzy natychmiast pospieszyli z pomocą niefortunnym żeglarzom, wyłowili z wody w sumie ponad 70 osób. Żadna z nich nie miała na sobie kamizelki ratunkowej...

Sternicy przewróconych jachtów popełnili kilka kardynalnych błędów, ale najważniejszym z nich było to, że w ogóle nie zareagowali na sygnały wysyłane znacznie wcześniej przez

przyrodę i nie spłynęli do portu, zanim uderzył wicher. O tym, że nadchodzi, świadczyło już dwie godziny wcześniej kilka symptomów, choćby nadciągające najpierw stratocumulusy, a za nimi czarne cumulonimbusy o wręcz podręcznikowym wyglądzie kowadła, czy nagły spadek temperatury. Liberalizacja przepisów spowodowała, że dzisiaj można pływać, nawet nie posiadając uprawnień żeglarskich, jeśli tylko długość jachtu nie przekracza 7,5 m. We własnym interesie powinniśmy jednak odbyć przynajmniej weekendowe szkolenie, zwłaszcza jeśli chcemy żeglować z dziećmi. Nie zaszkodzi też lektura podręcznika autorstwa Keitha Colwella *Bezpieczeństwo na jachtach żaglowych i motorowych*, który ukazał się w Polsce nakładem Wydawnictwa Nautica. Zawsze przed wypłynięciem z portu sprawdzajmy prognozę pogody. Jest też mnóstwo aplikacji, jak choćby Ventusky, Windguru, Meteo.pl i wiele, wiele innych. A jeśli zła pogoda mimo wszystko nas zaskoczy i znajdziemy się w poważnych opałach, to pamiętajmy, że zawsze możemy liczyć na pomoc Mazurskiej Służby Ratowniczej oraz Mazurskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Telefon alarmowy to: 601 100 100.

### System Sygnalizacji Ostrzegawczej

Cztery lata po tragedii, o której wspomnieliśmy, w lipcu 2011 r. na szlaku Wielkich Jezior

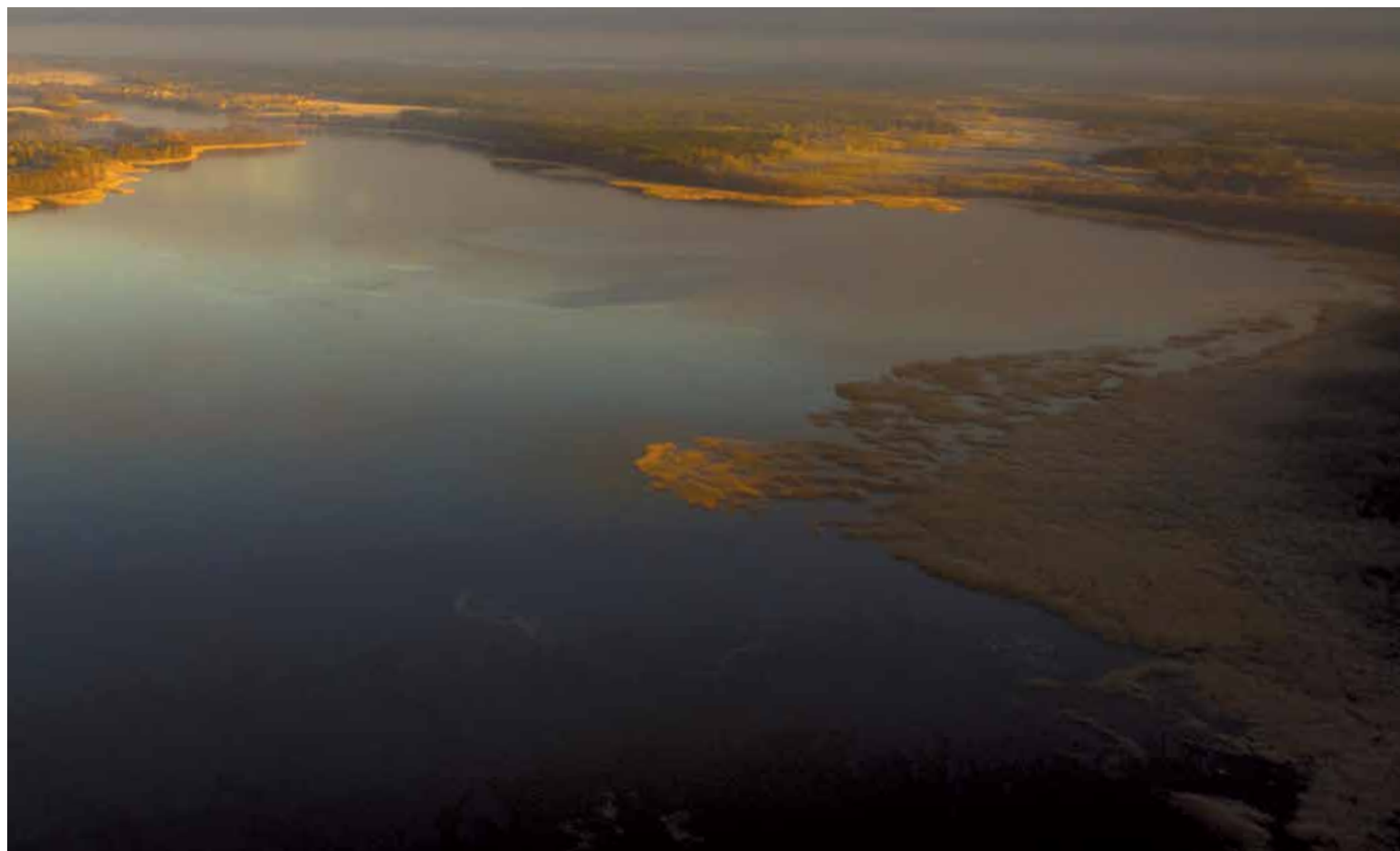




Mazurskich uruchomiono System Sygnalizacji Ostrzegawczej przed niebezpiecznymi zjawiskami pogodowymi. Stanęło 17 wysokich masztów i teraz o nadciągającej burzy lub niebezpiecznie silnym wietrze jesteśmy zawsze ostrzegani przez rytmicznie pulsujące żółte światła. Liczba 40 błysków na minutę to komunikat: „Uwaga! Spodziewaj się burzy i wiatru”. Natomiast 90 błysków na minutę oznacza: „Niebezpieczeństwo! Za chwilę będą burza i silny wiatr”. Światła te są widoczne niemal z każdego miejsca na prawie wszystkich większych jeziorach szlaku Wielkich Jezior Mazurskich oprócz Jezior Nidzkiego i Dobskiego, w każdych warunkach pogodowych, nawet przy pełnym nasłonecznieniu, z odległości 8–9 km. System uruchamia się automatycznie minutę po otrzymaniu z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej komunikatu o zbliżających się trudnych warunkach pogodowych. Z pewnością nie jest on jeszcze doskonały, a sytuację poprawiłoby zamontowanie na Mazurach radaru pogodowego. Czasami światła włączają się niepotrzebnie,

ale lepiej zachować ostrożność, niż dać się zaskoczyć niesprzyjającej żegludze pogodzie. Poniżej wymieniono miejsca, w których stoją maszty sygnalizacyjne. Uwaga! Współrzędne podano według map Navionics.

Jezioro Roś: Łupki	53°39,126'N 21°51,577'E
Jezioro Seksty: wejście do Kanatu Jeglińskiego	53°41,304'N 21°46,860'E
Jezioro Śniardwy: Niedźwiedzi Róg	53°43,098'N 21°41,717'E
Jezioro Śniardwy: Nowe Guty	53°45,730'N 21°49,051'E
Jezioro Śniardwy: Pieńkowo	53°47,192'N 21°40,656'E
Jezioro Bełdany: Kamień	53°43,367'N 21°33,704'E
Jezioro Mikołajskie: Popielski Róg	53°45,895'N 21°37,230'E



Jeziro Tałty: wejście do Kanału Tałckiego	53°51,829'N 21°32,545'E
Jeziro Ryńskie: Ryn, Zofiówka	53°55,828'N 21°31,874'E
Jeziro Jagodne: wyspa	53°56,031'N 21°43,590'E
Jeziro Boczne: Bogaczewo	53°57,816'N 21°45,006'E
Jeziro Niegocin: wyspa Kępa Grajewska	54°00,349'N 21°47,938'E
Jeziro Kisajno: Oczy Mazur (dawniej Almatur)	54°02,166'N 21°43,930'E
Jeziro Kisajno: Wysoki Róg na półwyspie Fuleda	54°06,127'N 21°40,569'E
Jeziro Mamry: Skłodowo	54°09,393'N 21°43,441'E
Jeziro Mamry: wejście na Węgorapę	54°11,872'N 21°43,136'E
Jeziro Święcajty: Ogonki, wejście do kanału prowadzącego na jezioro Stręgiel	54°10,983'N 21°48,403'E

### Nisko wiszące druty linii energetycznych

Na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich jest kilka miejsc, w których należy uważać, by nie zawadzić masztem o nisko wiszące linie wysokiego lub średniego napięcia. Płynąc kanałami, mamy ułatwione zadanie, bo większość z nich i tak trzeba przemierzać ze złożonym masztem. Jednak zawsze upewnijmy się, czy wchodząc do kanału, nie kładziemy masztu zbyt późno, i czy wypływając, nie za wcześnie zaczynamy go stawiać.

W pobliżu niebezpiecznych miejsc zwykle stoją znaki ostrzegające przed nisko wiszącymi liniami energetycznymi, ale szczególnie trzeba uważać w niżej wymienionych lokalizacjach:

- Jezioro Bełdany, Zatoka Iznocka: druty pod napięciem wiszą na wysokości zaledwie 8 m nad brzegami w pobliżu wejścia na Krutynię.
- Jeziora Jagodne i Boczne, kanał Kula: linia energetyczna przebiega na wysokości 10 m nad wodą między południowym brzegiem Jeziora Boczno i północnym

brzegiem północno-wschodniej zatoki Jeziora Jagodnego.

- Jezioro Tajty, przy wejściu do kanału Piękna Góra: ok. 100 m przed mostem drogowym (płynąc od strony Kanału Niegocińskiego lub jeziora Tajty na Kisajno) przewody linii energetycznej wiszą ok. 10 m nad wodą.
- Jezioro Kisajno: linia energetyczna przebiega na wysokości 10 m nad wodą między brzegami kanału łączącego Kisajno z jeziorkiem Popówka Duża.
- Węgorapa, odcinek na lewo od głównego szlaku prowadzącego do Węgorzewa, na północ od portu Mamry Yacht Charter: przewody wiszą 10 m nad wodą. W drodze do Węgorzewa należy trzymać się na wszystkich rozwidleniach strony prawej (czyli wschodniej) rzeki i kanału. Wyptywając z Węgorzewa w kierunku jeziora Mamry – lewej. Łatwo się pomylić, gdy wychodzimy z usytuowanego blisko starorzecza portu Mamry Yacht Charter. Pamiętajmy, że wyptywamy z niego zawsze w lewo! Dokładny opis i zdjęcie portu na stronie 250.
- Mamry, wejście do Kanału Mazurskiego. Około 10 m od wejścia do zamkniętego dla żeglugi kanału linia energetyczna przebiega 8 m nad wodą. Trzeba uważać na nią zwłaszcza przy podchodzeniu do pomostu stojącego wzdłuż południowego brzegu kanału, tuż przy jego wejściu.

### Manewry portowe

Do portu wptywamy zawsze z podniesionym masztem, a gdy z niego wyptywamy – nawet w kierunku pobliskiego kanału lub mostu – maszt kładziemy dopiero po wyjściu z przystani. Wydaje się to oczywiste, ale... wiele razy byłem świadkiem niefortunnnych manewrów jachtów, których sternicy nie przestrzegali tej zasady. Położonym masztem łatwo zaczepić o pomost, inny jacht albo nabrzeżną latarnię. Są jednak miejsca, w których nie da się uniknąć manewrowania z położonym masztem – to śluzy. Dlatego wptywając do nich i wyptywając z nich, należy zachować szczególną ostrożność.

Chociaż na kursach żeglarskich wciąż uczy się dochodzenia do pomostu i odchodzenia



od niego, to jednak w większości mazurskich przystani obowiązuje zakaz manewrowania w porcie pod żaglami. Wptywamy zatem na silniku lub na wiosłach. Odbijacze na burtach wieszamy przed wejściem do portu, a nie dopiero po wptynięciu do niego. Cumy również przygotowujemy wcześniej. Wchodząc do portu, jeśli głębokość na to pozwala, nie podnosimy miecza. Jeśli jest zbyt płytko na opuszczenie go w całości, zostawmy w wodzie przynajmniej jedną trzecią. Jacht, zwłaszcza z wysoką wolną burtą, bez miecza będzie bardzo czuły na boczny wiatr i z pewnością nie zechce płynąć tam, dokąd będziemy go kierować, tylko zacznie dryfować. Na keję wysadzamy załoganta bez cumy i podajemy mu linę z jachtu. Wytracamy prędkość, hamując silnikiem, a nie odpychając się od pomostu ręką lub nogą. Najwygodniej jest stawać rufą, ułatwia to później komunikację z lądem. Podchodząc na wstecznym, pamiętajmy, że zwłaszcza większe jachty muszą mieć prędkość manewrową i pełną sterowność uzyskamy dopiero po przepłynięciu do tyłu kilku metrów. Manewr podchodzenia



do kei rufą należy więc zaczynać znacznie wcześniej niż wtedy, gdy podchodzimy dziobem. Choć w wielu mazurskich portach są już muringi, bojki lub Y-bomy, na wszelki wypadek zawsze należy mieć w pogotowiu składowaną kotwicę, która bywa ostatnią deską ratunku, gdy silnik odmówi posłuszeństwa, a my musimy szybko hamować.

Jeśli na postój podchodzimy do brzegu, a nie do pomostu, kotwicę na długiej linie rzucamy dość wcześnie, żeby w razie awarii silnika spokojnie móc się na niej wyciągnąć na głęboką wodę. Warto pamiętać o wyrzuceniu kotwicy odpowiednio daleko od brzegu zwłaszcza wtedy, gdy żeglujemy po Jeziorach Nidzkim i Dobskim, gdzie obowiązuje zakaz używania silników. Przy dopychającym wietrze długa lina dobrze trzymającej kotwicy ułatwi nam odejście.

### Cumowanie poza portami – przepisy

Prawo wodne stanowi, że właściciele działek przylegających do jeziora mają zakaz grodzenia swych posesji w odległości mniejszej niż 1,5 m od linii brzegowej oraz nie mogą

zabronić przechodzenia przez ten obszar. Pamiętajmy jednak, że nie oznacza to dla nas możliwości stawiania na biwak, możemy tamtędy tylko przechodzić. W praktyce często się zdarza, że wbrew prawu działki są grodzone aż do samego jeziora, a żeglarze bezwzględnie przeganiani przez właścicieli terenu. Przekonać się o tym można (tylko czy warto? ;-)) choćby na jeziorach Roś, Tyrkto czy Jeziorze Dobskim, gdzie rezydencja jednego z najbogatszych polskich biznesmenów na Fuledzie jest pilnowana przez ochronę niczym wysepka Skorpis na Morzu Jońskim należąca do córki rosyjskiego oligarchy Dymitra Rybołowlewa. Pamiętajmy, że na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich jest kilka parków narodowych i rezerwatów przyrody. Informują o tym czerwone tablice stawiane przez regionalne dyrekcje ochrony środowiska na brzegach jezior i wysp. Na terenie rezerwatów przyrody „Wyspy na jeziorach Mamry i Kisajno” oraz „Jezioro Dobskie”, a także na Jeziorze Nidzkim nie wolno cumować do wysp i na nie wychodzić. W innych objętych ochroną rezerwach i parkach narodowych (przykładowo na

Bełdanach) przepisy dotyczące możliwości biwakowania na brzegu i palenia ognisk w wyznaczonych miejscach ustala regionalna dyrekcja ochrony środowiska. Przepisy ustawy o ochronie przyrody stanowią: „Kto umyślnie narusza zakazy obowiązujące w rezerwach przyrody oraz obszarach Natura 2000 podlega karze aresztu lub grzywny” (art. 127) oraz „W parkach narodowych oraz rezerwach przyrody zabrania się: pozyskiwania, niszczenia, umyślnego uszkodzenia roślin oraz grzybów, palenia ognisk i wyrobów tytoniowych oraz używania źródeł światła o otwartym płomieniu, ruchu pieszego, rowerowego, narciarskiego i jazdy konnej wierzchem, zakłócania ciszy, biwakowania z wyjątkiem miejsc wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody – przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska” (art. 15 pkt 1). A zatem pamiętajmy, by zanim rozpalimy ognisko na brzegu, sprawdzić, czy na pewno możemy to zrobić.

### Dzikie zwierzęta

Przepisy nie zabraniają dokarmiania dzikich zwierząt, ale musimy sobie zdać sprawę, że robiąc to, wyrządzamy zwierzętom, a zwłaszcza ptakom wodnym, krzywdę. Przyzwyczajone do otrzymywania pożywienia „na krzywy ryj” (a właściwie dziób :-)) ptaki rozleniwiają się i w rezultacie nie odlatują na zimę do ciepłych krajów. Skutek jest taki, że gdy zamarzają kanały i jeziora, wycieńczone giną z głodu. W okolicach Popielna i wzdłuż wschodniego brzegu jeziora Bełdany żyją koniki polskie, które są bardzo ciekawskie i towarzyskie. Nie próbujmy jednak ich dosiadać, bo nie są przyzwyczajone do dźwigania jeźdźców i mogą zachować się jak mustangi, a chociaż są niewielkie, to potrafią kopnąć mocniej niż Ronaldo.



### Kilka słów na koniec wstępu

Mazury zmieniają się z każdym rokiem. Obok starych portów powstają nowe, eleganckie i świetnie wyposażone mariny, a tam, gdzie kiedyś trzeba było rzucać kotwicę, dziś cumujemy wygodnie na murkach. Również na brzegach zmiany następują szybko i w mazurskich miejscowościach stale przybywa nowych tawern, barów, restauracji i sklepów. Dlatego proszę o wyrozumiałość, jeśli okaże się, że o jakimś ciekawym obiekcie nie wspominałem w przewodniku lub w którymś opisanym przeze mnie porcie zmieniły się zasady cumowania albo przybył lub ubył jakiś pomost. Mam jednak nadzieję, że znakomita większość informacji okaże się przydatna.

Od drugiego wydania tego przewodnika minęło niewiele czasu, ale Mazury zmieniają się bardzo dynamicznie. Niektóre przystanie przestały istnieć, przybyło za to kilka nowych portów, niektóre są nieczynne z powodu przeprowadzanych w nich prac remontowych, inne dopiero powstają.

Coraz częściej na wodzie i w mazurskich portach widać duże jednostki motorowe, które powoli, ale systematycznie zaczynają wypierać jachty żaglowe. Żeglarze powinni zachowywać ostrożność, zwłaszcza wobec skuterów wodnych, ponieważ nie zawsze sternicy tych jednostek przestrzegają przepisów. Czasami wynika to po prostu z tego, że ich niestety nie znają.

Jako żeglarzowi starej daty żal mi oczywiście dawnych klimatów, dzikiej przyrody i cichych jezior. Z drugiej strony – nawet takiemu „dziadersowi” jak ja przyjemnie jest od czasu do czasu wpłynąć do czystej przystani, gdzie można skorzystać ze schludnych toalet i pryszniców, zrobić zakupy w pobliskim sklepie i usiąść wieczorem w portowej tawernie. A zatem... Do zobaczenia na najpiękniejszym na świecie żeglarskim szlaku Wielkich Jezior Mazurskich, ahoy!

Dawno, dawno temu na Mazury nie przyjeżdżałem samochodem, tylko przyptywałem pięknym szlakiem wiodącym z Warszawy przez Kanał Żerański na Zalew Zegrzyński, a dalej rzekami – Narwią i Pisą. Pewnie dlatego na stronach tej książki również zaczynam wędrówkę po Mazurach od południa.