JANTAROWE SZLAKI

F.-28

WOJEWÓDZKA PAŃSTWOWA BIBLIOTEKA PUBLICZNA w Gdańsku Gabinet Instrukcyjno-Metodyczny

BIULETYN TURYSTYCZNY WYBRZEŻA GDAŃSKIEGO

WYDAJE ZARZĄD ODDZIAŁU P. T. T. K. GDAŃSK

Rok X – Nr 1 (79) – Gdańsk – 1967 rok

WOJEWÓDZKA PAŃSTWOWA BIBLIOTEKA PUBLICZNA w Gdańsku Gabinet Instrukcyjno-Metodyczny

MIĘDZYNARODOWY

ROK TURYSTYKI 1967

GZPPT 389 Z-2

Jantarowe Szlaki Nr 1/79

Spis treści

			str.
1.	Tysiąc lat żeglugi - w Muzeum Morskim	B.Polkowski	1
2.	Kielno	A.Nagel	7
3.	Na szlaku 12 jezior raduńskich	A.Wysocki	11
4.	Przez jeziora koło Osieka	T.Wójcik	16
5.	VII Zimowy Rajd na raty	W.Karger	18
6.	III Walny Zjazd Delegatów Oddz.Gdańsk	A.Słomowski	19
7.	Zlot turystyczny "Ścinanie kani"	"	20
8.	Wiosenny marsz na "Orientację"	"	21
9.	Wypożyczalnia Sprzętu Turystycznego	"	22

Bolesław Polkowski

1000 lat żeglugi w Muzeum Morskim

1000 lat temu całe słowiańskie wybrzeże południowego Bałtyku już było zagospodarowane. Okres wczesnego średniowiecza należy do najintensywniej zapisanych kart naszej przeszłości morskiej. Właśnie wówczas w XI i XII w. Słowianie pomorscy stanowili jedną z najgroźniejszych potęg morskich zachodniej strefy Bałtyku. Epoka tej świetności poprzedzona została długotrwałym rozwojem i krystalizowaniem się gospodarki morskiej.
Podobnie jak Wikingowie - Słowianie pomorscy uprawiali korsarstwo, po prostu napadali na wybrzeża krajów skandynawskich. Pisze m.in. o tym kronikarz duński Saxo Gramatreus:

"W przeddzień św. Wawrzyńca, gdy było kazanie na primarię, przybył Raerbor, Król Słowian, pod Konungahellę z 650 statkami, a na każdym było 44 mężów i 2 konie ...."
Ba! Po 2 konie na 650 statkach - to przecie 2 pułki jazdy - postrach na nizinnych terenach do tego kilka dywizji piechoty. Nasi praojcowie wracali z bogatymi łupami i licznymi jeńcami; za nimi został zniszczony port Kunungahella.
Nie powrócił on już nigdy do swojej świetności, a po Słowianach została, niestety, smutna sława, zapisana w kronikach Gramatieusa.
Ostatnia wielka bitwa morska, jaką stoczyła flota pomorska w 1184 r. w Zatoce Gryfijskiej, zakończyła się jej ciężką klęską.
Z epoki wczesnego średniowiecza pozostały relikty w postaci dłubanek i szczątków łodzi klepkowych wykopanych w różnych miejscowościach nad Bałtykiem. Można je oglądać w oryginale w Oddziale Morskim Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, w Muzeum Archeologicznym w Gdańsku, a modele tych łodzi zdobią gabloty Muzeum Morskiego w Gdańsku. Do ciekawszych eksponatów należy fragment słynnych drzwi w Katedrze Gnieźnieńskiej przedstawiający przybycie na łodzi Św. Wojciecha do Prusów. Kopię tego fragmentu drzwi gnieźnieńskich, a chodzi przede wszystkim o kształt łodzi, wystawia Muzeum Morskie w Gdańsku.
Na wybrzeżu słowiańskim, sięgającym daleko na zachód poza Odrę istniały liczne grody warowne oraz przystanie morskie: rzeczne - ogółem ponad 100. Do ważniejszych należały Szczecin, Wolin, Uznam, Wołogoszcz, Strzałowo,Restoka, Mechlin,Wyszomierz,Rdic, Stara Lubeka,Starogard Wagryjski. Przedstawiono to na planszach w Muzeum Morskim w Gdańsku, Muzeum w Szczecinie na wystawie pt. "Polska nad Bałtykiem we wczesnym średniowieczu" wystawia rekonstrukcję fragmentu wału obronnego w skali 1:1 oraz makiety grodów obronnych Szczecina,Wolina, Kamienia i Kołobrzegu.
Przeminęła jednak potęga Słowian na Bałtyku. Wtargnęło krzyżactwo siejąc pożogę, zniszczenia i mordy.
Brzeg Bałtyku stał się białą plamą na mapie na długie, długie lata. Skurczenie się długości brzegu morskiego i sporadyczne tylko wybłyskujące działania na morzu nie świadczą jeszcze o braku gospodarki morskiej. Przez stulecia obserwujemy rozwój handlu morskiego zbożem i drewnem, a co za tym idzie potężny rozwój żeglugi na Wiśle, koroną której stał się kupiecki Gdańsk, rosnący w potęgę,bogactwo i piękno.

---

x/ Według Przemysława Smirałka " Z dziejów floty polskiej", Wiedza Powszechna 1957

Jednym z najpiękniejszych budynków jest Żuraw, forteca z XIVw. a zarazem urządzenie do przeładunku i stawiania masztów na statki. Będąc siedzibą Muzeum Morskiego stanowi on obiekt muzealny Nr 1.
Ślady tej gospodarki to resztki spichrzów zbożowych nad Motławą,Było ich prawie kilkaset. Tysiące statków morskich zawijało do Gdańska, tysiące rzecznych statków też dążyło ku morzu, o takich dziwnych dziś nazwach, jak szkuty,komięgi,tyżwy,byki, kozy i inne. Właśnie na podstawie zdobytych w archiwach krakowskich planów Muzeum Morskie w Gdańsku odtworzyło te statki rzeczne w postaci modeli w skali 1:25.
Stanowią one unikalną kolekcję, nie tylko technicznie wierną lecz fantastycznie piękną. Obok duża makieta przedstawia całe dorzecze Wisły z pokazaniem miejsc produkcji towarów eksportowanych, po przez całą Polskę aż po Karpaty.
Złoty wiek Gdańska w całej swej krasie występuje w samym odbudowanym mieście. Wyróżnia się pięknem i bogactwem swych form. Złota Kamienica zbudowana przez "złotego burmistrza - żeglarza" Speymana, który w końcu XVI wieku woził polską pszenicę do Włoch. Stąd Złota Kamienica, najpiękniejszy budynek w Polsce, wspaniały okaz Renesansu Włoskiego.
W Muzeum natomiast do obejrzenia cała galeria modeli statków morskich z XVII i XVIII wieku, m.in. z okresu bitwy pod Oliwą.
Na wysokie uznanie zasługuje udana akcja Muzeum Morskiego zebrania rozproszonych po kraju unikalnej kolekcji modeli statków z Dworu Artusa i z Ziemi Gdańskiej.
Dość bogate zbiory z okresu kaperskiej floty królewskiej zgromadzone są w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Najokazalszym i najcenniejszym eksponatem z tego czasu jest model gdańskiego okrętu wojennego "Mars", wykonany w Gdańsku w XVII wieku.
W okresie zaborów, gdy bandery polskiej nie podnoszono na statkach, byliśmy jednak obecni na morzach świata. Długa jest lista Polaków - marynarzy i badaczy lądów nieznanych, że wspomnę Stefana Rogozińskiego badacza Kamergu ,Józefa Conrada Korzeniowskiego, najwybitniejszego piewcę morza w literaturze światowej, kapitana marynarki angielskiej. Fragment statku "Otapo", którym dowodził Korzeniowski przywiózł polski statek z Taśmaniu i przekazał Muzeum Morskiemu w Gdańsku. Harcerskim statkiem szkolnym "Zawisza Czarny" dowodził Gen.Mariusz Zaruski. Ongiś kapitan floty rosyjskiej na morzach północy stał się wychowawcą pokoleń żeglarzy polskich. Czarujący to był człowiek - taternik,kawalerzysta,poeta, żeglarz.

Nasze pokolenie miało szczęście być świadkami dwukrotnego powrotu Polski nad Bałtyk. Jesteśmy nie tylko świadkami ale współuczestnikami, a często i współtwórcami gigantycznego procesu, jakim jest powstawanie gospodarki morskiej w Polsce.
Proces gospodarczy, jakim jest uprawa morza, stanowiący przedmiot naszych rozważań x/ na łamach "Jantarowych Szlaków", znajduje swoje odbicie w Muzeum Morskim.
Jakby pragnąc odrobić lukę na odcinku gospodarki morskiej przystąpiliśmy do budowy i wznieśliśmy wspaniały nowoczesny port Gdynię. Geneza powstania Gdyni jest dobrze znana. Do jej budowy zmusiła nas konieczność wywodząca się z wrogości hakatystycznego w.m. Gdańska i niedostatecznie gospodarowanego portu Gdańsk.

---

x/ B.Polkowski,Cz.Wojewódka i L.Nowakowski:"Morskie Rocznik Statystyczny",1966,Instytut Morski w Gdańsku stanowi źródło informacji zawartych w dalszej części artykułu

Port zbudowano w tempie "gdyńskim", przewyższającym słynne tempo "amerykańskie". Budowa Gdyni należy dosłownie do całej Polski. Sciągnęły liczne rzesze robotników ze wszystkich dzielnic.
Powstało "ogólnopolskie" społeczeństwo najmłodszego wówczas miasta w Polsce.
Niespełna 9 lat od rozpoczęcia budowy Gdynia wysunęła się na I miejsce wśród portów Bałtyku. 9 milionów ton obrotu było osiągnięciem wysokiej klasy.
Obok Gdyni w obsłudze polskiego handlu zagranicznego brał również udział Gdańsk. Ten stary polski port, zaniedbany przez Niemców, nie był w stanie przeładować nawet początkującego polskiego handlu zagranicznego. Polska złożyła krocie milionów w rozbudowę tego portu. Obrót towarowy osiągnął 7 milionów ton /1937/.
Radosnym był dzień grudniowy 1926 r., gdy do portu Gdynia przybył pierwszy zakupiony we Francji statek ss "Wilko".
W roku 1926 zaczyna swe życie polska marynarka handlowa. Powstają kolejno przedsiębiorstwa armatorskie "Żegluga Polska", Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Transportowe" - Polskarb", wreszcie w 1930 r. "Gdynia - Ameryka". Rozwijając się z roku na rok we wrześniu 1939 roku flota liczyła 38 statków o pojemności 121 tys. BRT i nośności 120 tys. DWT.
W gablotach Muzeum Morskiego widnieją banderki armatorskie, stary parowiec "Wilno", najnowszy wówczas mały motorowiec "Bug". Nie należy do arcydzieł /ale stanowi dokument/ obraz przedstawiający Gdynię w 1924 r. jeszcze przed budową portu.
W Szczecinie w Oddziale Morskim Muzeum Pomorza Zachodniego wystawiono jeden z pierwszych statków ss"Poznań" i to w skali 1:1 odpowiadamy dziwiącym się, jak to może być. Otóż z idącego na złom statku zabezpieczono część dziobową pokładu, mostek kapitański, kabinę nawigacyjną i niektóre urządzenia. Ekspozycję umieszczono na dwu poziomach - maszyny pod pokładem. Bardzo ciekawe rozwiązanie.

Jeszcze przed rozpoczęciem budowy portu w Gdyni powstała nasza flota wojenna. Zwiedzając Puck z uśmiechem spogląda się na port, w którym niegdyś stacjonowała flota królewska, a w 1920 roku zalążek floty wojennej. W skład tej floty wchodziło 6 torpedowców rewindykowanych z floty niemieckiej, zakupiono kanonierki: "Generał Haller" i "Komendant Piłsudzki" oraz trałowce o nazwach ptaków. Dopiero po kilku latach weszły kontr-torpedowce, okręty podwodne między nimi "Orzeł", stawiacz min "Gryf" oraz inne okręty.

Naszych osiągnięć na morzu w okresie międzywojennym nie można porównywać do tych, które przyniosło ostatnie XX lecie. Nie popełnimy jednak błędu twierdząc, że przedwojenne osiągnięcia i doświadczenia wojenne dały podwaliny obecnej gospodarce morskiej, szczególnie w jej początkowej fazie.

Huragan wojenny nie oszczędził portów i floty. Znana jest bohaterska obrona Poczty Polskiej, Westerplatte, Gdyni i Helu. Gdynia była jedynym w Polsce punktem oporu, który nie kapitulował.
Wśród tysięcy poległych wysuwa się jako symbol nazwisko Kapitana żeglugi wielkiej Stanisława Kosko, ostatniego przed wojną Dyrektora Szkoły Morskiej. Promienny typ instruktora harcerskiego i wychowawcy młodzieży, przyjaciel wszystkich ludzi dobrej woli poległ na morzu koło Gdyni, dowodząc statkiem ms "Gdynia".

Mosiężna tablica tego statku, wydobyta z dna morskiego, stanowi jeden z reliktów Muzeum Morskiego w Gdańsku.
Nasza flota handlowa straciła 68 tys. BRT na 121. Najdotkliwszą pierwszą stratą było zatonięcie w 1939 r. u brzegów Anglii flagowego statku polskiej Marynarki Handlowej ms "Piłsudzki". Koło ratunkowe tego statku stanowi cenny eksponat Muzeum Morskiego. Również honorowe miejsce zajmują modele statków - bohaterów ms "Chrobry" i ms "Rozewie".
Marynarka Wojenna zachowała bohaterski okręt "Burza", jako okręt - muzeum w Gdyni.

Przechodząc do współczesności nie sposób mówić bez entuzjazmu i dumy jeśli chodzi o morski odcinek naszej gospodarki narodowej. Jednocześnie żal ściska serce, że na papier można przelać tak mało. Materiał liczbowy za całe 21 lecie powojenne zawiera "Morski Rocznik Statystyczny" 1966, ale liczby to jeszcze nie wyszystko. Chodzi o ducha, o prężność, o postęp, o entuzjazm ludzi, którzy na wszystkich odcinkach zajmują się sprawą morza.

Trzy duże porty: Gdańsk,Gdynia i Szczecin oraz mały Kołobrzeg w znacznej mierze obsługują polski handel zagraniczny i tranzyt naszych sąsiadów. Obrót portów osiągnął w 1966 r. 27 milionów ton. Szczecin, przeładowując 11,5 milionów ton jest pierwszym portem na Bałtyku. Obrót Gdyni wynosi 8,7 milionów ton, Gdańska 6,6 milionów. Gdynia, będąc najmłodszym portem polskim jest najbardziej nowocześnie zagospodarowana. To też przez Gdynię przechodzi najcenniejszy ładunek drobnica i to w ilości prawie tak wielkiej, jak przez Gdańsk i Szczecin łącznie.
Do portów naszych w 1966 roku weszło 12 tysięcy statków, reprezentując 45 bander z całego świata.

Nasza flota handlowa może wykazać się szybkim rozwojem swego tonażu, szczególnie w ostanim roku. W końcu 1966 r. liczyła 211 statków o pojemności 992 tys. BRT i nośności 1439 tys. ton. Zajmuje ona w skali światowej 20 miejsce.
Flota nasza należy do młodych, przeciętnie 60 % naszych statków, zbudowanych przez stocznie krajowe i zagraniczne nie przekroczyło 10 lat. Flota jest nowoczesna i coraz bardziej dostosowana do wykonania zadań.
Stosownie do uchwał Sejmu PRL i IV Zjazdu PZPR flota w 1970 r. osiągnie 1.750 tys.ton nośności. Dziś coraz częściej się mówi o konieczności dalszej jeszcze bardziej intensywnej rozbudowie polskiego tonażu do 3 a może do 4 milionów ton nośności.
Za szybkim rozwojem floty przemawia modny dziś rachunek efektywności inwestycji. Przedstawiając sprawę w znacznym uproszczeniu można stwierdzić, że przewożąc ładunek polskiego handlu zagranicznego własną flotą opłaty za fracht pozostają w kraju, a unikamy jednocześnie płacenia poważnych milionów dolarów obcym armatorom.
Ogółem flota nasza, należąca do Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni i w Gdańsku oraz do Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie, przewiozła w 1966 roku przeszło 12 milionów ton towarów zarówno polskiego handlu zagranicznego jak i ładunków tranzytowych naszych sąsiadów.

Wystawione są w Muzeum Morskim liczne modele bodajże większość typów statków posiadanych przez naszą flotę. Zastosowana jednolita skala 1:100 pozwala porównać ze sobą wielkość małych stateczków na Bałtyku z dużymi 10 tysięcznikami oraz większymi jeszcze statkami. Wogóle należy stwierdzić, że na modelu można lepiej zapoznać się ze statkiem, niż w naturze. Nie jest to paradoksem, gdyż zwiedzający ma cały statek przed sobą w odpowiednich proporcjach, czego nie może osiągnąć na pokładzie rzeczywistego obiektu.

Na olbrzymiej mapie świata, zajmującej całą ścianę sali Muzeum Morskiego w Gdańsku pokazane są szlaki, po których chodzą statki pod biało czerwoną banderą. Wiodą one przez wszystkie oceany, przez wiele mórz, do setek portów na wszystkich kontynentach, nawet do Australii.
Z biegiem lat tak daleki Nowy Jork 3900 mil morskich od Gdyni znacznie się przybliżył w stosunku do Sydney, do którego zawijają duże nasze statki, przebywające przeszło 12 tys. km w każdą stronę.
Budownictwo okrętowe stanowi jeden z najpotężniejszych przemysłów. Mamy 4 stocznie produkcyjne i 4 remontowe, nie licząc stoczni rzecznych, które również produkują małe statki morskie dla kraju i zagranicy.
Przemysł stoczniowy stale się rozwija. Można obliczyć, że stocznie wybudowały już /od 1948 do 1966r./ 851 statków i w 1966 roku oddały do eksploatacji 51 statków o pojemności 288 tys. BRT i nośności 359 tys.ton. W skali światowej produkcja stoczni polskich znajduje się na 10 miejscu, zaś produkcja statków rybackich pozostaje na 2 miejscu po Japonii. Blisko 70 % produkcji stoczniowej przeznaczona jest na eksport, w tym przeważnie dla ZSRR.
Na specjalną uwagę zasługuje rozbudowa potencjału stoczniowego. Szczególną inwestycją była budowa suchego doku w Gdyni, w którym niedługo już będzie budowany statek o nośności 50 tys.ton. Obecnie w tym dużym doku buduje się jednocześnie po kilka statków.
Należy specjalnie podkreślić produkcję ciężkich siłowni okrętowych na Śląsku, w Poznaniu i w Gdańsku,
W Muzeum Morskim w Gdańsku pokazano szereg modeli różnego typu statków budowanych w stoczniach krajowych. Swą wielkością od innych odbija model zaprojektowanego zbiornikowca pojemności 40 tys.ton.
Remontem statków zajmują się Stocznie Remontowe w Gdańsku, w Gdyni i w Szczecinie. One to wskutek poważnych inwestycji, jakimi np. są doki pływające, są w stanie przeprowadzić remonty całej floty krajowej, nadto zarobić dewizy na remontach statków zagranicznych.
W Muzeum Morskim wystawiony jest model doku pływającego, również model całej Stoczni Remontowej.
Rybołówstwo morskie znajduje się w okresie najwyższego nasilenia prac inwestycyjnych. Flota łowcza stale i szybko wzrasta. Stare jednostki tzw. tradycyjne ustępują miejsca trawlerom przetwórniom i trawlerom zamrażalniom. Statki te stanowią fabryki pływające, przetwarzające złowioną rybę na filety, mączkę rybną i tran. Jest ich obecnie 34.
W wyniku - rybołówstwo morskie złowiło w 1966 roku 316 ton ryby. Dawno już wyszliśmy poza Bałtyk. Obok Morza Północnego rozwijają się połowy na łowiskach dalekich-oceanicznych.

Interesująco zestawione są w Muzeum Morskim modele kutra, trawlera z modelami trawlerów przetwórni i zamrażalni. Skromna jest ekspozycja rybołówstwa morskiego w Muzeum Morskim w Gdańsku, znacznie szerzej natomiast potraktowany jest ten dział w Oddziale Morskim Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie. Niestety, właściwego muzeum rybołówstwa wciąż brak, mimo że od 20 lat buduje się wciąż Muzeum Oceanograficzne w Gdyni, połączone z akwarium. Ukończony już gmach czeka tylko na wyposażenie.

Potężny rozwój gospodarki morskiej we wszystkich jej sektorach, wykazany w tym krótkim kompendium, a przedstawiony również w dużym skrócie w Muzeach Morskich napawa nas dumą i radością, że na odcinku morskim wre potężna praca. Daje się zauważyć nie tylko postęp ilościowy, lecz i jakościowy. Cieszymy się że uprawa morza nabiera coraz poważniejszego znaczenia w ogólnej gospodarce narodowej.
Poruszony problem gospodarki morskiej w 1000-leciu, rzecz jasną, jest tylko szkicem. Autor miał intencję zbliżenia krajoznawców do zagadnień morskich w całej szerokiej gamie rodzajów gospodarki. Sam artykuł nie wystarcza - stanowić może jedynie zachętę do zajęcia się tym zasadniczym czynnikiem naszego terenu. Oczywiście trzeba czytać zarówno książki jak i pracę fachową- chociażby "Morze", i "Tygodnik Morski". Nic jednka tak lepiej nie oddziaływuje na zainteresowanego "badacza" jak poczucie wizualne, Dlatego usiłowałem "opowieść" o gospodarce morskiej powiązać z muzealnictwem morskim.
Ministerstwo Kultury i Sztuki ogłosiło rok 1966 rokiem Muzealnictwa Morskiego. Muzea Morskie dużym nakładem pracy zorganizowały wystawy związane z 1000 leciem Polski na morzu. Jedynie Muzeum Oceanograficzne nie otwarło jeszcze swoich podwoi dla setek tysięcy zainteresowanych.
Jakaż rola samego krajoznawcy, a przede wszystkim inspiratorów tego ruchu jakimi są przewodnicy turystyki i przewodnicy? Pogłębiać swoje wiadomości o gospodarce morskiej, wyszukiwać i znać obiekty związane z gospodarką morską, przestudiować wystawy morskie, przede wszystkim w Żurawiu i Gdańsku, w Muzeum Archeologicznym w Gdańsku, w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni łącznie z Okrętem - Muzeum Burza, zainteresować się zbiorami oceanograficznymi w Morskim Instytucie Rybackim no i zwiedzić Muzeum Latarnictwa Morskiego w Latarni Morskiej w Rozewiu. A jeśli warunki pozwolą z dużym pożytkiem będzie zwiedzanie Oddziału Morskiego Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, Muzeum w Darłowie ze specjalnym uwzględnieniem rybołówstwa morskiego, wreszcie Muzeum Etnograficznego w Toruniu, specjalnością którego jest rybołówstwo śródlądowe.
Mamy więc program, mamy sporo do roboty.
Progi Żurawia - Muzeum Morskiego w Gdańsku serdecznie zapraszają brać krajoznawczą.

Alojzy Nagel
Kielno
pow. Wejherowo

K i e l n o

Kielno leży na trasie Oliwa - Chwaszczyno - Wejherowo. Od Gdańska miejscowość ta oddalona jest o 27 km, od Oliwy 16, Gdyni 20 i Wejherowa 25 km.
Do Kielna od strony Trójmiasta wjeżdża się głębokim wąwozem. Po prawej stronie na wzgórzu znajduje się kościół i cmentarz po lewej zachował się do tej pory maleńki dworek z XVIII wieku. Według opowiadań niektórych kielnian w tym miejscu w średniowieczu miał znajdować się gród.
Górna wieś położona jest w dolonie, którą otaczają pomorenowe lesiste pagórki i pola uprawne. Jedynie kościół kilka starych domów z jednej strony wsi, a z drugiej szkoła i ośrodek zdrowia stoją na wzgórzu.
W średniowieczu Kielno nazywało się Kolno. Nazwa prawdopodobnie pochodzi od Koła, bo niedaleko Koleczkowo, które nierozerwalnie było związane z Kielnem nazywało się Kołeczkowo.
Pierwsze wzmianki o Kielnie pochodzą z początku XIII wieku. W tym czasie założono tu parafię katolicką i wybudowano kościół. W 1340 Kielno otrzymało przywileje sołeckie z rąk mistrza krzyżackiego Winricha von Knipprode. Do Kielna należało wówczas 40 włók ziemi, 4 włóki należały do kościoła i taka sama ilość do sołtysa.
Około 1570 roku kościół kielnieński zostaje zajęty przez luteranów. Dopiero w 1581r. biskup Karnowski sprawił, że kościół znowu zwrócono katolikom.
Parafia kielnieńska od 1505 roku należała do dekanatu mirachowskiego, od 1642 do gdańskiego, od 1689 do Pucka i od 1749 do Gdańska.
W drugiej połowie 17 wieku wieś należała do Jana Rogalińskiego i do Anny Werdówny.
Pierwsza parcelacja kieleńskiego majątku nastąpiła prawdopodobnie w XVIII wieku. Schultz w swojej książce "Geschichte des Kreises Neustadt und Putzig" "Historia powiatu wejherowskiego i puckiego/ wymienia takie rady szlacheckie jak: Koczewskich, Gierczyńskich, Gostomskich, Łebińskich,które w Kielnie miały swe udziały.
W 1828 majątek znalazł się w ręku Niemca Diksa,który go w 1890 roku do reszty rozparcelował.
Większość ziemi znalazło się w rękach ludności kaszubskiej około 2.000 ha, Niemcy zatrzymali jedynie trzy średnie gospodarstwa.
Jak wspomina prof.Andrzej Bukowski w swojej książce "Pomorze Gdańskie" w 1849 założono w Kielnie Ligę Polską, do której należało 80 członków z całej parafii, Najaktywniejsi to byli organista Kankowski z Kielna, sołtys Grunholc z Koleczkowa i Piepka z Leśna. Wymienieni za swoje własne pieniądze kupowali polskie książki i co niedzielę je po nieszporach innym czytali.
W 1902 roku Antoni Rompczyk z Leśna wspólnie z J.Baumanem i Franciszkiem Kustuszem dla przeciwstawienia panoszącemu się w okolicy Kriegervereinowi założyli Stronnictwo Ludowe, które zrzeszało 70 członków. Towarzystwo urządzało wiece patriotyczne i propagowało polską prasę. Spośród polskich gazet najpopularniejsze wtedy były w Kielnie "Gazeta Gdańska" "Gazeta Grudziądzka" i "Pielgrzym".

Osiem lat później w 1910 założono w Kielnie i Koleczkowie Kółko Rolnicze. Ze względu na to, że w Kielnie znajdowała się policja niemiecka zarząd kółka urzędował w niedalekim Koleczkowie.
Członkowie kółka zakładali banki ludowe, które na dogodnych warunkach udzielały ludności kaszubskiej pożyczek na potrzeby rolnicze. Kółko Rolnicze dokonało tego, że w Kielnie i Koleczkowie nie udało się Niemcom wykupić ani kawałka ziemi. Przed I wojną światową przyjeżdżali krzepić na duchu kielnian tacy patrioci jak Antoni Abraham, Józef Czyżewski i sędzia Chmielewski.
Także Aleksander Majkowski przyjeżdżał w tych latach do niedalekiego Dobrzewiba, gdzie wystawiał sztukę sceniczną "Ścinanie Kani".
Z lat międzywojennych warto wspomnieć o wielkim patriocie z Kielna Franciszku Hirszu, który na każdym kroku krzyżował Niemcom wrogą wobec Polski robotę.
Za to, że rozpędził przez wojnę Niemców, którzy tu urządzali hitlerowskie zebrania musiał się długie lata ukrywać. Zmarł podczas wojny. Za swój patriotyzm przepłacili życiem już w pierwszych miesiącach wojny także inni ludzie z Kielna jak miejscowy proboszcz ks. Władysław Szypuiewski, kierownik szkoły Edmund Borzyszkowski i działacz kółek rolniczych Feliks Sikorski.
Podczas wojny dużo kielnian współpracowało z koleczkowskimi partyzantami. Należeli do tajnej organizacji podziemnej "Gryf Pomorski" razem ze swoim duszpasterzem Ks.Franciszkiem Boruckim, którego Niemcy za to wzięzili, od maja 1943 roku aż do zakończenia wojny w policyjnym więzieniu w Gdańsku i obozach koncentracyjnych w Stutthofie i Dachau.
Wojska radzieckie wkroczyły do Kielna 9 marca 1945 roku. Przez kilka tygodni tu właśnie urzędował sztab gen.Rokossowskiego. W całej okolicy Kielno było jedyną miejscowością, którą wojska hitlerowskie oddały bez większego oporu.
Po wojnie wieś otrzymała światło elektryczne,wodociągi,lecznicę zwierząt,ośrodek zdrowia, nową szkołę, pawilon spożywczy i dogodne połączenia autobusowe z Trójmiastem i Wejherowem.
W Kielnie trzeba przede wszystkim zwiedzić kościół i cmentarz. Przed kościołem rosną piękne okazy lip liczących około 500 lat. W samym kościele można zauważyć kilka różnych stylów. Sufit zbudowany jest w stylu bazylikowym, drzwi i okno w stylu romańskim, jedynie prezbiterium i ołtarze w stylu gotyckim. Najstarsza część kościoła pochodzi prawdopodobnie z trzynastego wieku. Pod tą częścią kościoła znajduje się grobowiec. W grobowcu tym jest dwanaście trumien w tym jedno dziecko.
Ostatnia trumna pochodzi z 1814 roku /są to zwłoki kobiety/. Tu jest także pochowany rycerz Casparus Ueberfeld z Koleczkowa. Nad grobowcem w podłodze w samym kościele jest wykuty herb Ueberfelda. Dziś już dość zniszczony. Ta część kościoła, gdzie jest główne wejście powstała w 1870 roku. Tu zobaczyć można dużą kamienną kropelnicę, na której wyryty jest rok 1842 oraz sztandar kółka rolniczego 1910 roku.

Kropelnica od 1943 r. mieściła się w starej kruchcie. Ówczesny proboszcz Ks.mgr Sredzki kazał kropelnicę przesunąć na inne miejsce, a drzwi kruchty zamurować.

Na zewnętrznej ścianie najmłodszej części kościoła w 1912 roku umieszczono płaskorzeźbę Casparusa Ueberfelda z 1613r. Płaskorzeźba przedtem znajdowała się na zewnętrznej ścianie kościoła a nie jak twierdzi Franciszek Mamuszka, że w środku kościoła.

Poza tym są w kielnieńskim kościele jeszcze dwa zabytki z 17w. Jest to obraz świętego Wojciecha i chrzciciela. Na cmentarzu są dwie zbiorowe mogiły. W pierwszej pochowano żołnierzy polskich, którzy zginęli w okolicy Kielna w 1939 r. w drugiej jedenaście partyzantów z Kołeczkowa poległych w walce z policją niemiecką,w lutym 1944 r.
O Kielnie opowiada się szereg legend. Jedna z nich głosi, że w miejscu, gdzie są pochowani partyzanci stała kiedyż świątynia pogańska i z tego względu kościół nie wybudowano na najwyższym wzgórzu tylko trochę niżej.
W średniowieczu wieś nazywała się kolno i to skłoniło mgr Leona Roppla do napisania utworu scenicznego "Żeglarz złocistego słońca, w którym legendarnego Jana z Kolna wywodzi nie jak Lelewel z Kolna na Mazowszu, ale z Kielna powiatu wejherowskiego. W ślad za Leonem Ropplem poszedł znany pisarz Franciszek Fenikowski i napisał powieść o Kielnie: "Pierścień z łabędziem".
O wspomnianym rycerzu Casparusie, głosi legenda, że założył się z miejscowymi luteranami, że w ciągu jednej godziny wyruszy z Kielna konno, zwiedzi kościoły w Przodkowie i Szemudzie i powróci do Kielna. Jeśliby to się mu udało kościoły te pozostaną katolickie, a w przeciwnym razie staną się luterańskie. Chcąc zmylić obserwację luteranów, Casperus kazał swego konia podkuć odwrotnie i w ten sposób ich oszukał i obronił kościoły ale w drodze powrotnej z Kielna do Koleczkowa /gdzie mieszkał/ ze zmęczenia zmarł.
Jak opowiadają starsi ludzie, za czasów gdy Kielno stanowiło wielki majątek ziemski, w tym majątku pracowali młody chłopak i dziewczyna, którzy się bardzo kochali. W czasie nieobecności narzeczonego właściciel majątku zgwałcił jego dziewczynę, która z rozpaczy poszła się utopić w miejscowym jeziorze. Gdy po powrocie do domu chłopak się o wszystkim dowiedział wziął łódkę i sieci i poszedł szukać zwłok swojej ulubionej. Nagle usłyszał głos dziewczyny, że może ją uratować, ale musi jej podać swoje włosy. Chłopak wyrwał sobie włosy, a gdy wyrwał ostatni kłąbek swoich włosów nagle woda pochłonęła łódkę razem z nim i w ten sposób jezioro połączyło na wieki dwoje młodych ludzi.
Sama wieś jest położona nad dwunastohektarowym jeziorem Mulk. Mulk oznacza po kaszubsku kochanek. Około jednego kilometra po przeciwnej stronie Kielna jest inne duże jezioro Tuchomek. Niedaleko jeziora Mulk jest trzydziestohektarowy las Dąbrówka. W Dąbrówce wypływa wąska struga o tej samej nazwie co las i wpływa do jeziora Mulk.
W samym lesie jest głęboki przez wodę wyżłobiony jar. Z drugiej strony jeziora wypływa inna struga Cielonka i płynie do jeziora Tuchomek.
W Leśnie / 4 km od Kielna jest najwyższe wzniesienie nad poziom morza w powiecie wejherowskim.
We wsi jest Klub Książki i Prasy "Ruch", dwa sklepy spożywcze, jeden tekstylny i jeden gospodarstwa domowego, poczta,szkoła i lecznica zwierząt i ośrodek zdrowia w którym jest lekarz internista,dentysta i pielęgniarka, oraz Prezydium G.R.N.
Z Kielna w ciągu doby jeździ dwanaście autobusów P.K.S. w kierunku Gdyni, dwanaście do Gdańska, siedem do Czeczewa, sześć do Wejherowa, cztery do Szemuda i po dwa do Oliwy i Łebna.
Do Kielna można dojechać z Gdańska przez Oliwę autobusem PKS, z Gdyni przez Kack i Chwaszczyno albo z Wejherowa przez Szemud.

Z Kielna prowadzi szlak pieszy przez Dębrówkę i Koleczkowo /w Koleczkowie postawiono pomnik partyzantów/ przez Piekiełko wzdłuż strugi zagórskiej do Rumii.
Do tej pory mało turystów przyjeżdżało do Kielna i to może z tego względu, że żaden z przewodników turystycznych nawet marginesowo nie informował o Kielnie, a Kielno naprawdę warto zwiedzić.

Alfons Wysocki

Na szlaku 12 jezio raduńskich

Przybyliśmy z Gdyni do stacji Krzeszna w sobotę rano i rozbiliśmy nasz namiot na małej polance przy jez.Ostrzyckim. Po złożeniu składaka Delfin, korzystając z pięknej pogody, rozwinęliśmy żagiel i zaczęliśmy krzyżować po pięknym jeziorze. Czuwające około posterunku wodnego w Ostrzycach wytropiło niebawem nas i nadjehała z hukiem motorówka przodownika MO, żądając dokumentów, przede wszystkim karty pływackiej mej "załogi" Henia, ucznia L.O. Na to nie byliśmy przygotowani, gdyż Henio miał dopiero w ośrodku w Ostrzycach zdawać egzamin na kartę pływacką - co też za kilka dni uczynił.Trudno,musieliśmy "bulić" za mandat, wysłuchując pytania: dlaczego nie macie kapoków? /poduszek pływackich/. Lecz i ten mankament w naszym wyposażeniu został niebawem uzupełniony. Dlatego podkreślam: wybierając się na jeziora, należy mieć kartę pływacką i kapoki, a uniknie się nieprzyjemności! Zresztą przodownik MO okazał się później osobą wcale sympatyczną i niejednokrotnie mieliśmy z nim przyjacielskie rozmowy.
Po tej pierwszej "urzędowej" przygodzie wybraliśmy się na spenetrowanie jeziora i sąsiedztwa,stwierdziwszy, że poza naszym małym obozem i portem, z którego korzystali kolejarze, mieliśmy jeszcze na przeciwległym brzegu obóz studentów,drużyny harcerskie, a naprzeciw Wieżycy drużynę męską i żeńską z Sopotu, nie mówiąc o stałym obozie stanicy w Ostrzycach,Wieżycy,Stoczni Remontowej w Gdyni i mniejszych, wszystkie wyposażone w sprzęt wodny:kajaki,nawet motorówki i żaglówki. Na jeziorze było więc rojnie i gwarno i urządzano nawet zawody. Poza tym rozbiło jeszcze namioty wielu turystów, którzy chętnie korzystali z okazyjnie wypożyczonych kajaków.
My jednak przyjechaliśmy z naszym z góry określonym planem włóczęgi: przybycia 12 jezior niezamkniętej elipsy, jaką tworzą jez.raduńskie. Czy nam się to uda? Wierząd w swe siły i szczęście sądziliśmy,że tak.
Pierwszy nocleg był trochę twardy, nie byliśmy jeszcze przyzwyczajeni do tego rodzaju spania. Pierwsze ognisko nie chciało się nam rozpalić - niech licho bierze te kostki turystyczne, które palą się tylko w żarze! Korzystaliśmy więc z rad sąsiadów i jakoś poszło z wyżywieniem dzięki wydatnej pomocy kiosku GS w Krzesznie i jego sympatycznej ekspedientce. W niedzielę więc rano, po turystycznym śniadaniu, wyruszyliśmy w myśl planu do Chmielna. Piękna była pogoda i miarowe wiosłując pruliśmy naszym Delfinem falą. Zbaczając na zach. jez.Ostrzyckiego, podziwialiśmy wyspę, zupełnie kulturalnie zagospodarowaną, na której właściciel założył hodowlę nutrii, które korzystają tam z naturalnego basenu kąpielowego. Zagapiwszy się na wyspę, płynęliśmy nieplanowo na zachodnie ramię jeziora. Gdy dojechaliśmy prawie do brzegu, stwierdziliśmy omyłkę i musieliśmy zawrócić. Teraz skierowaliśmy się prawidłowo od wyspy na północ i przebijając się przez szuwary, dojechaliśmy do Brodnicy Dolnej, gdzie wskutek płycizny musieliśmy przeciągnąć pod miastem kajak. Krótkim kanałem przepłynęliśmy do jez.Wielkie Brodno i stąd zach.częścią pod mostem do jez.Małe Brodno.

Nie było nam nudno, gdyż po obu stronach jeziora na szosach kursowały motory i samochody, a na jeziorze pływały liczne kajaki - przeważnie spacerowe, Zachodnią częścią jeziora, półkilometrowym kanałem pod mostem drogowym zajechaliśmy przy Zaworach na jez.Kłodno,bardzo malownicze,a stąd przy przesmyku, przeniósłszy kajak, na jez.Białe.Nie mogliśmy sobie odmówić przyjemności zboczenia na wschód na jez.Rekowo. Przy jez.Białym leży dawna osada kaszubska Chmielno, nad którą króluje czworograniasta wieża kościelna. Zostawiwszy kajak w przystani, gdzie spotkaliśmy znajomych, zwiedziliśmy osadę. W gospodzie GD zjedliśmy smaczny,polecenia godny obiad, a w kawiarni obok nabyliśmy kartki i wysłaliśmy pierwsze pozdrowienia z włóczęgi. Wstąpiliśmy jeszcze do warsztatu garncarskiego mistrza Necla i ruszyliśmy w drogę powrotną.
Tylko przy przesmyku w Chmielnie przenieśliśmy kajak, w Brodnicy Dolnej udało nam się bez przeszkód pod mostem przepłynąć na jez.Ostrzyckie. Pierwszy nasz rejs po zbadaniu mapy wynosił, z mylnym zboczeniem w jednym kierunku 17 km - co daje razem 34 km - byliśmy z tego rezultatu w pełni zadowoleni. Zdążyliśmy jeszcze w świetlicy ośrodka St.Remontowej uchwycić turniej miast Kwidzyn-Starogard. Po spożyciu dobrej wieczerzy udaliśmy się na zasłużony odpoczynek pod płótnem namiotowym. Nazajutrz - w poniedziałek zaplanowaliśmy wypoczynek, przeznaczając go na krótkie przejażdżki po jez.Patulskim, dokąd można wygodnie popłynąć skanalizowaną strugą.
We wtorek nie bardzo zanosiło się na pogodę, zabraliśmy przeto fartuch i dresy. Celem naszego rejsu było jez. Raduńskie. Znów popłynęliśmy poprzez jeziora na północ i nagle, będąc na jez. W. Brodno, spadła na nas ulewa z nieba. Nim zdążyliśmy założyć fartuch na kajak, byliśmy zmoczeni, lecz na szczęście ulewa szybko przeszła i już bez przeszkód dotarliśmy do kanału między jez. Kłodno a Raduńskim. Tu przy młynie w Chmielonku trzeba było przenieść kajak przez most drogowy i niebawem płynęliśmy po ogromnej tafli jez. Raduńskiego. Nie sprzyjał wiatr i musieliśmy wiosłować na stosunkowo wysokich falach. Mimo bezmiaru jeziora, stwarzającym dogodne warunki do żaglowania, spotkaliśmy na tej górnej części jeziora tylko 4 kajaki. Jak wiadomo jest ono największe z jezior raduńskich. Wiosłując w zupełnej samotności w kierunku połudn.zach., dotarliśmy do zabudowań wsi Sznurki, gdzie w myśl planu chcieliśmy przenocować. Wyciągnęliśmy naszego wiernego Delfina po kamienistym brzegu, rozłożyliśmy wilgotne ubrania na płocie i udaliśmy się na zwiady Sznurki,to osada, składająca się z 4 gospodarstw z których jedno jest w b. nędznym stanie. Gbur kaszubski "Król Jan III"/!/ u którego zamierzaliśmy dla odmiany przenocować, zajęty był sadzeniem buraków. Udaliśmy się więc na przechadzkę i poszukiwanie chleba. Pobliski kiosk GS był zamknięty, lecz w sąsiedztwie u gospodarza nabyliśmy dobry chleb gospodarski. Zaczęło się chmurzyć, więc zabraliśmy nasze rzeczy. Niebawem wrócił gospodarz XX Król Jan III / mieszka jeszcze tam dwóch Janów/ z rodziną z pola. Zapoznawszy się z rodziną Królów, a w szczególności z sympatyczną panią Królową, zjedliśmy szybko przygotowaną zacierkę oraz kawę mleczną. Chmury kłębiły się coraz czarniejsze i lunął deszcz. Zdążyliśmy jednak ukryć się w szopie i zakopaś się w miękkim , aromatycznym sianie, gdzie już nie słyszeliśmy i nie widzieliśmy ani gromów, ani błyskawic.

Nazajutrz po dobrym śniadaniu u pani Królowej, wyruszyliśmy na południe, chcąc dopłynąć do Stężycy Królewskiej, spożyć tam obiad i wrócić na noc do gościnnych Królów. Pogoda była po nocnej burzy cudowna. Zostawiwszy na malowniczym cyplu jeziora najmłodszą Królównę, Hankę, którą zabraliśmy jako pasażerkę, założyliśmy żagiel i z sprzyjającym wiatrem płynęliśmy w samotności i ciszy do Bramy Kaszubskiej, przesmyku-szosy, dzielęcej jeziora Raduńskie. Pod wygodnym mostem wypłynęliśmy na połudn. dolną część jeziora. Podczas gdy górne jest prawie bezludne, to dolne roi się od wczasowiczów. Na brzegach rozbudowuje się przy szosie wielki ośrodek przedsiębiorstwa gdyńskiego, drugi w pobliżu z licznymi domkami campingowymi jest w pełnym ruchu. Jest tam mnóstwo kajaków i żaglówek. Natrafiliśmy właśnie na zakończenie połowu, podjętego przez gospodarstwo rybne PGR i rybacy zabierali się do zawieszenia sieci przy pobliskiej małej wyspie. Dopłynęliśmy tam i położywszy się w wysokiej trawie spożywaliśmy małe śniadanko. Moja "załoga" wyraziła chęć opłynięcia tej wysepki i znalazła niebawem kilku towarzyszy. Lecz z tego rajdu tylko Henio wykonał swój zamiar, okazując się niezłym pływakiem. Czas naglił, Zabraliśmy się więc ochoczo do wioseł, gdyż wiatr ustał. Dopłynęliśmy wkrótce do Stężycy, rozległej osady kaszubskiej. Zwiedziwszy tę wioskę i napisawszy znowu kartki z pozdrowieniami, chcieliśmy się wąską strugą przebić na płaskie jez. Stężyckie, najmniej malownicze ze wszystkich jezior raduńskich. Lecz spotkał nas zawód, gdyż miejscowa straż pożarna wybudowała na strudze platformę do czerpania wody, zamykając nią strugę. Stary kościółek o polichromii kaszubskiej posiada na zewnętrznej stronie prezbiterium pamiątkę powojenną tablicę tej treści: Ks.Alojzy Gburem wikariusz Stężycy w wieku 28 lat zamordowany 29.10.1939r. W milczeniu przeczytaliśmy te słowa składając hołd młodemu księdzu.
W miejscowości znajduje się jedynie bar z daniami zimnymi. Z menu wybraliśmy szczupaka w galarecie, popiwszy go wodą sodową. Danie to jest godne polecenia. W osadzie zrobił się nagle ruch. Z jez.Lubowisko przewożono 11 kajaków, uczestników spływu z Warszawy, którzy mieli zamiar udać się do Chmielna. Korzystając z przewoźnika, zmieniliśmy pierwotny plan, chcąc przepłynąć ostatnie trzy jeziora, zamykające wieniec jezior raduńskich i przewieźliśmy nasz kajak do 1-5 km odległego jez. Lubowisko. Jest ono ciche i samotne. Niebawem dojechaliśmy do szuwarów, dzielących je od jez.Dąbrowskiego.Gdyby jednak nasi poprzednicy warszawiacy nie przetarli nam drogi, musielibyśmy zapewnie zawrócić. Szuwary są bowiem tak gęste, że mimo przetarcia trasy musieliśmy połówkami wioseł zapierać się całą siłą o mokry dywan, aby ruszyć z miejsca, a często odpychaliśmy się tylko zgodnym wysiłkiem po ćwierć metrze! Po 1,5 godz. pracy ujrzeliśmy wreszcie taflę sąsiedniego jeziora i stwierdziliśmy przyczynę zabagnienia jeziora. Prywatny jego właściciel, celem zatrzymania ryb, zamknął przepływ wałem ziemnym.
Przeciągnąwszy kajak po tym wale, wypłynęliśmy nareszcie na jez. Dąbrowskie,zaczęło się chmurzyć. Nasze pióra zaczęły szybciej pracować. Po prawej stronie widzieliśmy stanicę wodną w Gołubiu, która rozporządza rowerami wodnymi. Nie było czasu się tam zatrzymać. Dojechaliśmy do strugi w Gołubiu Kaszubskim, kiedy chmury zaciemniły horyzont. Wyciągnąwszy kajak, poszliśmy na rekonesans. Do strugi młyńskiej, dzielącej jez.Dąbrowskie od jez. Patulskiego było około 400 m. Chcąc nie chcąc trzeba było kajak przenieść. W czasie przenosin zaczęło padać i grzmieć. Postawiliśmy więc Delfina pod szopę i czekaliśmy.

Niebawem rozeszły się chmury i udaliśmy się na oględziny owej strugi, wijącej się poprzez podmokłe łąki do jez. Patulskiego. Była ona b. wąska i posiadała mało wody. Poszliśmy na naradę do młynarki, u której wyjednaliśmy za małą opłatą pozwolenie na pół godziny młyna, aby w tym czasie móc przeciągnąć kajak. W krótce wody w strudze przybyło i ciągnąwszy w dwójkę kajak, który trzeba było przy wąskich skrętach unosić i przepychać, brodziliśmy w lodowatej wodzie. Wreszcie zabrzmiało hurra, gdyż przed nami widniała tafla jez.Patulskiego.
Przebyć to jezioro, mimo zapadającego zmierzchu, przepłynąć kanał do jez. Ostrzyckiego, wydało się nam po przebytych trudach zabawką. Przybywszy do naszej bazy w Krzesznie, dowiedzieliśmy się, że poprzedniej nocy szalała tu burza i nasz namiot był częściowo zalany. Korzystając z sąsiedniego ogniska, zjedliśmy zasłużoną, gorącą kolację i przygotowaliśmy sobie wypoczynek.
Dobrze okopaliśmy nasz namiot, bo w nocy zaczęło padać. Niepogoda uwięziła nas przez dwa dni w czasie których odwiedzaliśmy naszych sąsiadów pod namiotami oraz złożyliśmy wizytę w pudle wagonowym rodzinie, która posiadała dwie przemiłe wcibskie dziewczynki Małgosię i Basię,"pierniczki toruński". Jakoś nie było nudno. Na obiady chodziliśmy do gospody jeziornej w Wieżycy, śniadania i kolacje robiliśmy sami, męcząc się wilgotnym drzewem i kostkami spirytusowymi. Trochę pomogła bańka ropy sąsiadów, w której maczaliśmy mokre gałęzie, aby się lepiej paliły. Wieczorem wpadliśmy na film do świetlicy Stoczni Remontowej. Należy wspomnieć o naszym "aniele stróżu", którym okazał się sympatyczny zawiadowca stacji w Krzesznie.
W sobotę zapowiadano pogodę i tak też było. Od rana przygotowaliśmy się na nasz ostatni etap, podbój Raduni w/g planu z Ostrzyc do Żukowa. Znałem tę trasę już poprzednio. Stawia ona wysokie wymagania kajakowiczom i wymaga dobrego sprzętu. Obawiałem się o Henia, który nie miał pojęcia o takim spływie. A więc w drogę. Musieliśmy przy moście w Ostrzycach przenieść kajak na "stawy rybne" i płynęliśmy rzeką do małego jeziora Trzebno, 12-tego z rzędu na naszej trasie. Od niego rzeka poczęła coraz bardziej meandrować, przybliżając i oddalając się od ściany lasu po prawej /południ./ stronie. Minęliśmy starą osadę kaszubską Goręczyno, na lewym brzegu, bardzo po wojnie rozbudowaną i Radunia skręciła na północ. Mosty są tam wszystkie możliwe do podpłynięcia, lecz trzeba uważać na słupy w środku nurtu. W jednym wypadku kładka była zbyt niska, lecz skłoniliśmy się jeszcze niżej w kajaku i podpłynęliśmy. Z dala widzimy już stację węzłową Somonino, lecz dobre pół godziny dojeżdżaliśmy do niej meandrującą rzeką, płynąc pod 5-cioma mostami, w tym 2 kolejowymi. Jesteśmy już po przeciwległej /wsch/ stronie stacji, żegnamy rodzinę zalęknionych o swe piskle dzikich łabędzi, rzeka przepływa przy malowniczym zboczu, przy którym zrobiliśmy postój obiadowy. Płynęliśmy dalej, mając po prawej /zach/ tor kolejowy magistrali węglowej Śląsk-Gdynia. Rzeka przybliża i oddala się od toru, widzimy pędzące na nim pociągi. Minęliśmy przystanek Kiełpino Kaszubskie i niedaleko dokonaliśmy zdjęcia, spotkawszy przygodny kajak. Nurt rzeki staje się coraz szybszy przy zakrętach trzeba coraz bardziej uważać? gałęzie przybrzeżne zwisają coraz niżej i smagają nas po twarzach. To ci dopiero spływ! Zbliżamy się do przełomu Raduni koło Babiego Dołu.

Prąd jest coraz bardziej wartki i stajemy przed pierwszą przeszkodą: zwalony pień poprzez koryto rzeki, a na nim moc mniejszych drągów i gałęzi. Skąd się tu naniosło, wydaje się nam, jakby nikt tu poprzednio nie płynął. Trochę zajęło to nam czasu i znów puściliśmy się wartkim prądem. Dalej płyniemy poprzez szypoty i znowu inna przeszkoda. Sprawia nam to przyjmność ją rozebrać, choć kajak staje wzdłóż przeszkody i musimy go siłą skierować w kierunku prądu. Już nie pamiętamy, ile rozebraliśmy tych przeszkód, które występowały prawie co 10 metrów, kiedy silny prąd zawrócił kajak, pędząc go wprost na zwał drzewa w rzece. Chcąc mej "załodze" ulżyć, wyskoczyłem do wody, stając w niej powyżej pasa i udałem się na brzeg, pokryty wysokimi pokrzywami. Przechadzka bosymi nogami wśród nich nie była zbyt przyjemna. Moja "załoga" wyszła również, prowadząc kajak. Przy brzegu, przekonałem się, że wijąca się w zakolach rzeka ma przeszkód bez liku i trzeba je albo rozebrać, albo kająk wspólnymi siłami przesadzić przez podwójne lub potrójne zwalone i oślizgłe pnie. Ta zabawa z dziką przyrodą i rwącą wodą zaczęła się nam podobać, lecz trwała już nieco za długo. Minąwszy około 20 przeszkód, stwierdziliśmy z ciężkim sercem, że nie dojedziemy jak planowaliśmy do Żukowa, gdyż przed nami jeszcze ciemny jar Raduni z nieznajomymi przeszkodami. Od napotkanego rybaka dowiedzieliśmy się, że za 3-cią kolejną przeszkodą dopłyniemy do łączki, skąd około 600 m do stacji Babi Dół. Po 7-mio godzinnym spływie Radunią i zmaganiem się z rzeką wyciągnęliśmy kajak na brzeg, obejrzawszy nasze zadrapania na ciele / nie zapominać Leukoplastu/ i ubrawszy się po ludzku zanieśliśmy go do leżącej wśród lasu stacji Babi Dół, urządziwszy sobie w poczekalni z zapasów kolację. Przeczekawszy 2 godziny, które przegwarzyliśmy z zawiadowcą, załadowaliśmy kajak i siebie do wozu bagażowego i przybyliśmy po półgodzinnej jeździe pociągiem do naszej bazy w Krzeszynie. Moja "załoga" zdała egzamin na wodniaka z plusem. Nigdy nie spaliśmy tak dobrze jak po tym pięknym spływie. Nazajutrz była pogoda niedzielna.
Po rannej kąpieli i śniadaniu udaliśmy się na przechadzkę do Szymbarka, aby tam uzupełnić nasze zakupy i nabyć świeżą prasę. Przechadzka do tej osady, wśród wzgórz szymbarskich położonej, była pewnego rodzaju odprężeniem i przeżyciem. Czasami łudziliśmy się, że jesteśmy na Podkarpaciu, gdyby tych tafli jezior nie było...
W drodze powrotnej najedliśmy się świeżych jagód w lesie i wstąpiliśmy do pewnej gospodyni /nie zdradzimy adresu/, która nas poczęstowała kawą z kozim mlekiem, jajkami ze szperką, wiejskim chlebem oraz smarzonymi rybami. Choć tym razem nie przebywaliśmy u Króla Jana III-go, to jednak najedliśmy się po królewsku.
Po obiedzie zwinęliśmy namiot, złożyliśmy wizyty pożegnalne i oddaliśmy nasz sprzęt i Delfina na przechowanie. Zrobiliśmy nasz bilans ostatni: 75 km jeziorami i 23 km Radunią-niezły wynik.
Na stacji zebrało się moc ludu, który zdążał spowrotem do Gdyni i Gdańska. Gdy byliśmy już w pociągu, staliśmy długo przy oknie, żegnając ten piękny zakątek Kaszubskiej Szwajcarii i przeżywając jeszcze radość i emocję naszej 7-mio dniowej włóczęgi kajakowej po jeziorach Raduńskich i Raduni. Przyrzekaliśmy sobie, że jeszcze nieraz wrócimy tu, aby mocować się z przepiękną przyrodą. A kto z kajakowców naszą relację przeczyta, niech z nami idzie.

Inż.Tadeusz Wójcik
Prezes Klubu Wodnego PTTK

Przez jeziora koło Osieka i błota Kałębnicy

Jest to piękny szlak przebiegający przez 3 jeziora i rzeczkę Kałębnicę,dopływ Wdy. Początek szlaku w okolicy Skórcza na jez. Czarnym. Do jeziora Czarnego prowadzi ze Skórcza leśna droga do leśniczówki Czarne położonej na północnym końcu jeziora .Od Skórcza do jeziora około 4 km.
Jezioro Czarne km,o,o pięknie położone wśród lasów, przedzielone groblą na zwężeniu ciągnie się na długości około 4 km. Po około 6 km. osiągamy południowy koniec jeziora km 6,o i tutaj najdalej koło rybakówki przenosimy kajaki około 300 m przez pole i szosę na jez. Kałębie.
Struga łącząca jez. Czarne i Kałębie nie nadaje się do spływu. Można jednak podpłynąć pod samą szosę i przenosić szosą aż do brzegu jeziora, łączy się to z przeciskaniem przez kożuch wodorostów. Wodujemy na rozległym jeziorze Kałębie i przepływamy obok zabudowań Osieka km 7,o Osiek to b. stara wieś znana już w czasach piastowskich. Nad brzegiem resztki ruin zamku rozebranego przez Prusaków po I rozbiorze Polski.Na ruinach można obozować.Obok zabudowania Państw.Gosp.Rybackiego. Trzymając się północnego brzegu jeziora trafimy na wypływ Kałębnicy km 12,o.Piękna rzeczka płynąca przez las, częściowo podmokły, wychodzi następnie na łąki, aby za mostkiem na drodze z Osieka do Osia schować się znowu w lesie.
Przy małej wodzie szlak trudny do przebycia. Brnie się wówczas w mule. Taki los spotkał spływ Koła PTTK przy Wod.Kanaliz. w roku 1963. Wreszcie znowu piękne jezioro otoczone lasami o przyjemnych brzegach suchych i piaszczystych. Jest to jezioro Słone km 13.o.
Dobry biwak na zachodnim brzegu jeziora.
Dopływamy pod szosę Osie-Skórcz, tutaj obok wsi Skrzynia kajak należy przenieść przez małą zastawkę ew.otworzyć ją i spłynąć. Stąd około 2 km do Wdy. Odcinek ostatni przy małej wodzie b.trudny. Kożuch wodorostów i muł utrudniają przepłynięcie. Kałębnica płynie b.wolno, rozlewa się szeroko przez bagnistą dolinę. W połowie tego odcinka zakręt, dno tutaj twarde i piaszczyste. Obok kilka zabudowań. Stąd jeszcze około 1 km przez błota i osiąga się rzekę Wdę km 17,o. Przy wysokim stanie wody przeszkody znikają, gdy nad mułem jest około o,2 - o,3 m wody. Spływ można dalej kontynuować Wdą.
Dla orientacji podaję, że w lecie 1963 roku urządzono na tej trasie spływ sobotnio-niedzielny rozpoczynając go na jez.Czarnym około godz.18,oo w sobotę. W ciągu niedzieli mimo trudnych warunków na Kałębnicy, spowodowanych niskim stanem wody /lato stulecia/ dotarto o godz. 14,oo do Wdy, stąd wolno płynąć dotarto do nadl. Błędno wieczorem, co umożliwiło powrót do Gdańska przed północą.

R z e k a R e d a

Szlak rzeki Redy nie został dotychczas opisany w żadnym z przewodników kajakowych. Jest to krótki szlak, oczywiście nie tak piękny krajobrazowo jak np. szlak Brdy czy Wdy, ale warte obejrzenia i możliwy do przepłynięcia na raty np. w ciągu 2 niedziel. Długość całego szlaku od Strzebielina do Redy wynosi około 50 km.Rzeka Reda płynie pradoliną ciągnącą się od Redy aż po Lębork.

W połowie swego biegu przepływa przez przedmieścia Wejherowa, a następnie przez Redę i w pobliżu wpada do zatoki Puckiej. Okolica jest piękna, rzeka płynie wprawdzie szeroką doliną, lecz stale ma się przed oczyma zalesione brzegi doliny podchodzące miejscami pod sam brzeg rzeki.

Dojazdy kolejowe do nast. stacji kolejowych:
Strzebielino na linii Wejherowo - Lębork
Zamostne na linii Wejherowo - Garczegórze
Wejherowo na linii Gdynia - Wejherowo - Lębork
Reda na linii Gdynia - Wejherowo

Płynąć można już od Strzebielina.
W Strzebielinie wysiadamy z pociągu Wejherowo - Lębork i przechodzimy 3 km do wsi /kierunek na północ/. Wodować poniżej młyna w Strzebielinie km o,o, który znajduje się poniżej zbiegu 2 strumieni, z których powstaje rzeka Reda.
Reda jest tutaj jezscze niewielką rzeczką o szerokości około 2 - 3 m uregulowaną, płynącą przez łąki szerokiej doliny. Brzegi umocnione, lecz także porośnięte krzakami i olszyną. Wkrótce mijamy most na drodze idącej do Kębłowa km 2,5, a za nim Kębłowski Młyn.
Po prawym brzegu widać wysoczyznę położoną między kolanem Redy. Po prawej mijamy Zelewo i Bielawę. Brzegi zalesione.Reda stanowiła tutaj do 1939 roku granicę polsko-niemiecką. Wreszcie osiąga się wieś Zamostne. Mijamy most drogowy i kolejowy. Bieg rzeki zmienia swój kierunek z północnego na wschodni. Dolina nadal łąkowa i szeroka, lasy po obu brzegach doliny.
Płyniemy w kierunku Wejherowa i dopływamy do jeziora Orle km 16,o. Jezioro to do niedawna było swego rodzaju osobliwością. Muł z tego jeziora zawierał dużo wapienia i był surowcem do wyrobu cementu w cementowni wejherowskiej.
Szlak nasz rozdwaja się. Po prawej kanał żeglowny o szerokości około 20 m, o obwałowanych brzegach porośniętych olszyną. Kanałem tym pływała flotylla cementowni. Mały holownik zbudowany w 1950 r. w Stoczni Północnej ciągnął barki z mułem jeziornym do cementowni. Urobek był ładowany na jeziorze koparką zmontowaną na pontonie.
Dzieje floty wejherowskiej już się skończyły, ponieważ złoża wapnia w jwziorze wyczerpały się, a cementownia pracuje obecnie na sprowadzanym surowcu. Cała flotylla rdzewieje i oczekuje na rejs do centrali złomu.
Kanał kończy się w zabudowaniach cementowni, gdzie wykorzystuje się energię spiętrzonej wody.Wody kanału Redy zasila pod samą cementownią rzeka Bolszewka płynąca spod Smosina. Dostępna jest dla kajaka conajmniej od Luzina, ale dość uciążliwa z powodu dużej ilości jezior do nawadniania łąk. Drugie koryto Redy wypływające z jeziora Orle jest dużo ciekawsze.
Rzeka płynie dziko krętym korytem przez łąki i zagajniki olchowe. Poniżej cementowni oba koryta łączą się.Płynąc kanałem, trzeba przenosić kajaki około 200m do rzeki przed cementownią. Na prawym brzegu kanału kilka domów i przystań kajakowa harcerzy wejherowskich. Można tutaj przechować kajaki do następnego etapu spływu.
Reda jest już dość dużą rzeką o szerokości 10-15 m o szybkim prądzie. Dno ma kamieniste, trafiają się małe bystrza. Mijamy przedmieścia Wejherowa km 28,o. Do centrum miasta około 1,5 km. Był to piękny odcinek znany wędkarzom z połowów pstrągów i łososi. Niestety, ścieżki miejskie jak i regulacja zrobiły swoje. Rzeka płynie jednak dość bystro, wkrótce osiąga się Redę km 36,o, gdzie trzeba kajaki przenosić obok młyna. Dalszy odcinek rzeki biegnie przez Mościa Błota - obecnie osuszone. Prąd zwalnia osiągamy brzeg zatoki Puckiej,stąd około 2 km do wsi Rewa położonej na płd-wschód od ujęcia Redy.
Stąd można wracać autobusem do Gdyni.

Oddział Gdański informuje .....

VII Zimowy Rajd na raty "Szlakiem Wzgórz Trójmiasta"

Tradycyjnie już Klub Turystów Pieszych "Bąbelki" przy Zarządzie Oddziału PTTK w Gdańsku w okresie zimowym 1966/1967 r. zorganizował dla piechurów i narciarzy "Rajd na raty". Punktacja Rajdu przebiegającego od Świętego Wojciecha, wzórzami Trójmiasta aż do Wejherowa, obejmowała 10 tras pieszych i 10 spotkań klubowych.
Zgodnie z Regulaminem Rajdu punktowano uczestników w/g następującego klucza:

- za udział w każdej trasie 10 pkt
- za każdy przebyty kilometr 1 "
- za udział w spotkaniu klubowym 5 "

Ten system okazał się dobrym. Element rywalizacji spowodował znaczne zainteresowanie w/w rajdem w szczególności młodzieży i niespodziewanie wielką frekfencję. Uczestników którzy brali żywy udział w części turystycznej zarejestrowano 1029.
Uczestnicy,którzy przebyli całą trasę spełnili warunki wymagane do uzyskania Odznaki Turystyki Pieszej w stopniu brązowym.
Część turystyczna rajdu obejmowała przebycie w określonych drużynach wymaganych odcinków trasy i odpowiednią informację jak np. gawęda okolicznościowa dla 139 uczestników na grodzisku w Wejherowie.
Część dotycząca spotkań klubowych obejmowała pokaz filmów i kolorowych przeźroczy a także spotkania z Kirą Pepłowską - aktorką Teatru Wybrzeża, która cytowała wiersze J.Tuwima, a także z pr. B.Polgkowskim /ciekawostki o Syberii/, z mgr B.Pawłowskim /Oslo w kolorowych przezroczach/ i innymi.
Najlepsze wyniki drużynowe uzyskali:

- Koło PTTK nr 74 przy GPBM
- Dom Dziecka w Sopocie
- Zasadnicza Szkoła Budowy Okrętów w Gdyni
- Studium Nauczycielskie Wychowania Fizycznego w Oliwie
- Technikum Mechaniczno-Elektryczne w Gdańsku

W dniu 12 kwietnia w siedzibie Klubu w Gdańsku odbyło się uroczyste zakończenie Rajdu i rozdanie nagród rzeczowych wyróżniającym się uczestnikom. Nagrody ufundował Zarząd Oddziału PTTK w Gdańsku. Wszyscy uczestnicy otrzymali ponadto karty uczestnictwa a drużyny dyplomy.
Wydaje się, że Rajd był udaną imprezą. Świadczy o tym frekwencja i wypowiedzi zaproszonych na zakończenie Rajdu uczestników, którzy domagali się kontynuowania tego rodzaju inicjatywy również w przyszłości.

mgr.inż.Wiesław Karger.

III Walny Zjazd Delegatów Oddziału Gdańsk

W dniu 16.IV.b.r. w Sali Ratusza głównomiejskiego w Gdańsku odbył się III Walny Zjazd Delegatów sprawozdawczo-wyborczy Oddziału Gdańskiego. Zjazd otworzył w drugim terminie o godz. 10,30 Prezes ustępującego Zarządu kol.Witold Kasprzewski witając przybyłych gości i delegatów Kół. W Prezydium zasiedli przedstawiciele władz partyjnych, wojewódzkich i organizacyjnych w osobach przedstawiciela KM Partii i WKKFiT tow.Stanisława Czuba, przedstawiciela Z.Gł. PTTK kol.Zdzisława Brzezińskiego, V-Przewodniczącego WKKFiT mgr Romana Bara, Prezesa Zarządu Okręgu PTTK kol.inż. Andrzeja Jędrusika, nestora turystów gdańskich kol.prof. Bolesława Polkowskiego i innych.
Sprawozdanie z działalności Zarządu w okresie kadencji 1965/67 złożył ustępujący Prezes kol.mgr Kasprzewski omawiając osiągnięcia i wyniki jak również niepowodzenia i trudności w pracy Zarządu. W wyniku obszernej i wszechstronnej dyskusji delegaci ustosunkowali się do działalności ustępującego Zarządu, oraz wysunęli szereg wniosków i postulatów pod adresem władz oraz Zarządu w okresie nowej kadencji. Jedną z najpoważniejszych bolączek jest brak odpowiedniego lokalu zarówno dla działalności klubów jak i biura Zarządu i biura Obsługi Ruchu Turystycznego. Walny Zjazd widząc palącą potrzebę rozwiązania tego problemu, polecił nowemu Zrządowi dołożenia wszelkich starań w tym kierunku oraz upoważnił do częściowego partycypowania w związanych z nim kosztach.
W podsumowaniu dyskusji głos zabrali - tow. Czub, który w imieniu Komitetu Miejskiego Partii podziękował Zarządowi za wkład pracy i pozytywny rozwój działalności turystycznej w mieście, oraz wskazał kierunki pracy wymagające dalszego jej polepszenia oraz konieczność położenia szczególnego nacisku i uwawi na pracę z młodzieżą jak również na role i zadania Przewodników Gdańskich.
Kol. Brzeziński w imieniu Z.Gł. oraz kol. Jędrusik reprezentujący Zarząd Okręgu naszego Towarzystwa przekazali Zjazdowi pozdorowienia i podziękowania za dotychczasową pracę, apelując o dalszy jej prawidłowy rozwój.
Kol. Jędrusik podkreślił w swym przemówieniu prawidłowość i efektywne osiągnięcia działalności programowej, apelując jednocześnie o większą troskę i nadzór nad działalnością administracyjną i likwidację niektórych nieprawidłowości.
Po przerwie, w czasie której goście i delegaci spożyli obiad w restauracji "Gedania" nastąpił ciąg dalszy obrad i wybory nowego Zarządu.
W wyniku tajnego głosowania do Władz Oddziału weszli i ukonstytuowali się następująco:
kol.mgr Witold Kasprzewski - Prezes Zarządu, kol.kol.inż. W.Karger i A.Słomowski - V-Prezes,kol.mgr W.Andruszkiewicz - sekretarz,kol.St.Rospond - skarbnik - kol.kol. J.Pomowiecki, A.Osiński - czł. Plenum oraz kol.kol. K.Sapiński,T.Wójcik, W,Słubowski,M.Sukowski,M.Kleinschmidt, Z.Włodarkiewicz, J.Lis i Cz.Jańczak jako członkowie Plenum Zarządu.
Przewodniczącym Oddziałowej Komisji Rewizyjnej został kol. Antoni Ziemiański, a Oddziałowego Sądu Koleżeńskiego kol. Witold Kledzik.
Wśród uchwalonych przez Zjazd wniosków na naczelne miejsce wysuwa się sprawę przyjęcia, zgodnie z wytycznymi Egzekutywy KM PZPR, wiodącej roli w zakresie działalności turystycznej na terenie Gdańska przez nasz Oddział PTTK.
Obrady, którym sprawnie przewodniczył kol.Wł.Andruszkiewicz zakończone zostały o godz.18,oo.

Zlot turystyczny "Ścinanie kani"

Nawiązując do regionalnych obchodów "powitania wiosny" Klub T.P. "Bąbelki" przy Zarządzie Oddziału w Gdańsku zorganizował w dniu 14.V.b.r. imprezę turystyczną mającą na celu przypomnienie kaszubskiego ludowego obyczaju tzw. "Scinanie kani". Kania-ptak drapieżny - symbolizowany w oryginałach kaszubskich obchodach przez dowolne zwierzę lub ptaka domowego oskarżana jest o wszystkie niepowodzenia i nieszczęścia, skazaną i straconą przez ścięcie toporem.
Ten dość makabryczny obyczaj, potraktowany z przysłowiowym "przymrużeniem oka" przez zawsze dowcipnych i pomysłowych "Bąbelków", stał się tematem ciekawej i oryginalnej imprezy. Z trzech punktów startowych -Orłowa,Kamiennego Potoku i Sopotu wiodły trasy do miejsca zakończenia Zlotu na tzw.terenie motocrossu w Sopocie Kamiennym-Potoku, Przy pięknej słonecznej pogodzie zgromadziło się przy ognisku ponad 200 uczestników, którzy byli świadkami pełnego ceremoniału obchodu. Mimo powagi sądu i ławników publiczność t.j. uczestnicy Zlotu nie mogli powstrzymać wybuchów śmiechu, akceptującego trafność odczytywanego kani oskarżenia. O uczczenie Międzynarodowego Roku Turystyki przez podniesienia opłat wyjazdów zagranicznych "o zamienianie lokali klubowych na sale noclegowe" - głosił akt oskarżenia "oskarżamy kanię" zakrzyknęli gromko uczestnicy, a oklaskiwał dowcipną listę win sam V,Przewodniczący WKKFiT w Gdańsku mgr Roman Bar, który swoją obecnością zaszczycił imprezę, Kania, oczywiście zręcznie sporządzona ze szmatek, papieru i farby, została uznana winną i ścięta przez kata zachowaniem pełnego rytuału. Gdy sprawiedliwości stało się zadość i "ścięcie kani" zapaliło /oby/ zielone światło przed dalszymi perspektywami turystyki, uczestnicy obdarowani bukiecikami wiosennych kwiatów,oraz pamiątkowymi znaczkami, a drużyny atrybutem obrzędu efektowym "toporem" rozeszli się do domów. A "Bąbelki" zapisały na swym koncie jeszcze jedną akcję "dobrej roboty".

II Wiosenny Marsz na "Orientację"

W dniu 23 b.r.odbył się II Wiosenny Marsz na Orientację na terenie leśnictwa Matemblewo. Organizator Marszu - Turystyczny Klub Krokusy, przewidział trasę długości około 7,7 km.na której rozmieszczono 10 punktów kontrolnych, przewidziany czas na pokonanie tej trasy, łącznie z odnaleziemiem punktów kontrolnych wynosił 3,5 godz. Ilość uczestników tej wysoko kwalifikowanej imprezy wynosiła 43 osoby, zorganizowane w 18 dwu i trzy osobowych drużynach.
Regulaminowe wymagania imprezy spełniła znaczna większość,bo aż 15 drużyn, wśród których w ostatecznej klasyfikacji uplanowały się na czołowych miejscach - drużyny im. Obrońców Westerplatte w składzie kol. Jerzy Pelc i Michał Matulski zajmując I miejsce, drużyny "Krokusy I" w składzie kol.Andrzej Kryczałło i Tadeusz Polewicz oraz drużyna "Krokusy II" w składzie kol. Edward Czabański i Henryk Rosecki zajmując równolegle II miejsce i drużyny im. Obrońców Westerplatte w 3 osobowym składzie kol.kol.Piotr Szawan,Zbigniew Kleban i Andrzej Smellis zdobywając III miejsce.
Impreza ta, jeszcze zbyt mało popularna wśród szerokich rzesz turystycznych, pozwoliła również uczestnikom na zapozanie się z zasadami marszów na orientację, dzięki przeprowadzonemu na ten temat wykładowi i praktycznym zajęciom zorganizowanym przez kierownictwo w miejscu zakończenia II Wiosennego Marszu.
Inicjatywa popularyzowania tej formy turystyki,dająca uczestnikom możność zdobycia wyższych kwalifikacji turystycznych,wyrabiającą samodzielność i zaradność jest godną uznania akcją klubu "Krokusy".
Marsze na orientację - tak mało jeszcze znane i popularne w naszym kraju są np. w bratniej Czechosłowacji imprezą mającą rangę dyscypliny sportowej /biegi na orientację/ wyłaniającą kadrę narodową i reprezentację na poważne międzynarodowe zawody.
Na podkreślenie zasługuje staranne przygotowanie samego marszu jak i niezbędnej dokumentacji, przeprowadzonego pod kierunkiem kol. Egeniusza Chrapli.

Wypożyczalnia Sprzętu Turystycznego

Z początku czerwca zainaugurowała swą działalność zapowiadana Wypożyczalnia Sprzętu Turystycznego przy Oddziale PTTK w Gdańsku. Zlokalizowana niezbyt szczęśliwie, lecz z powodu ogólnie znanych trudności lokalowych Oddziału w jednym możliwym na ten cel miejscu w przystani wodnej na ul.Żabi Kruk, oferuje w tej chwili jedynie namioty 2 osobowe i materace pneumatyczne. Cena wypożyczenia zgodnie z obowiązującym w PTTK cennikiem wynosi 11,-zł za namiot oraz 5.-zł za materac na dobę. Dla członków naszego Towarzystwa z aktualnie opłaconymi składkami Zarząd zastosował ulgę w wysokości 25 % opłaty. Wypożyczalnia czynna będzie do końca sezonu turystycznego, a dalszy jej rozwój i rozszerzenie asortymentu zależy od wypracowanych dochodów. Uniknięcie strat spowodowanych z winy wypożyczających, pozwoli Zarządowi Oddziału na rozwinięcie działalności tej pożytecznej placówki, a co do przyszłych klientów gorąco apelujemy.

Antoni Słomowski

Sp-nia "Nowator" Tczew Z-3 zl.977/67 Zz-3 nakład 300egz.