

**POGORIA**

40 lat wiatru w żaglach



# POGORIA

## 40 lat wiatru w żaglach

pod redakcją  
Kazimierza Iwaszko



Gdynia 2020

**Redakcja techniczna i skład:**

Mikołaj Iwaszko

**Summary:**

Natalia Iwaszko

Michał Tuszyński

**Projekt okładki:**

Konrad Niżnik

**Zdjęcie na okładce:**

Zbigniew Bosek

**Publikacja powstała z inicjatywy i przy dofinansowaniu**

The Sail Training Association Poland



**Wydawca:**

Wyższa Szkoła Komunikacji Społecznej w Gdyni

tel. +48 58 661 89 55

e-mail: [biuro@wsks.pl](mailto:biuro@wsks.pl)

ISBN 978-83-929217-2-1

## Spis treści

KAZIMIERZ IWASZKO	
<i>Wstęp</i> .....	7
KRZYSZTOF BARANOWSKI	
<i>Nie wiedziałem gdzie popełniłem błąd</i> .....	14
ZYGMUNT CHOREŃ	
<i>Miałem dużą kreatywną przestrzeń dla siebie</i> .....	22
ADAM JASSER	
<i>Miałem dostęp do ucha prezesa</i> .....	28
MAREK KLEBAN	
<i>Co zobaczysz-morda w kubel</i> .....	33
HENRYK CZERNECKI	
<i>Kto się dorszem urodził, ten łososiem nie padnie</i> .....	40
ANDRZEJ MARCZAK	
<i>Pogoria-szczęśliwa kobieta po przejściach</i> .....	47
ANDRZEJ SZLEMIŃSKI	
<i>Przekraczamy wszelkie granice</i> .....	54
JANUSZ ZBIERAJEWSKI	
<i>Stajnia dla konia</i> .....	58
ANIA	
<i>Tajemniczy oficer</i> .....	70
ASIA	
<i>Młody mechanik</i> .....	74
KAROLINA	
<i>Statek pełen miłości</i> .....	77
ANNA KOŁODZIEJCZYK	
<i>Dziadek kapitan-wnuczka za sterem</i> .....	82
AGNIESZKA LEŚNY	
<i>W cieniu Taty kapitana</i> .....	86
PRZEMYSŁAW TARNACKI	
<i>Nie wchodziliśmy sobie w drogę</i> .....	92
PIOTR ZBIERAJEWSKI	
<i>Na autopilocie</i> .....	95
STAP	
<i>Lista kapitanów</i> .....	100



## Wstęp

W styczniu 1980 roku nastąpiło wodowanie Pogorii, a w czerwcu tegoż roku podniesiono banderę i żaglowiec z młodzieżową załogą wyruszył w swój pierwszy rejs, zwyciężając w regatach Cutty Sark Tall Ships' Races na trasie Frederikshavn-Amsterdam. Zanim to się stało, wiele miesięcy wcześniej, Krzysztof Baranowski i Adam Jasser prowadzili *padgatownkę* polityczną i koncepcyjną do budowy pierwszego polskiego żaglowca z przeznaczeniem do szkolenia morskiego młodzieży. Obaj urodzili się we Lwowie i może dlatego niezwykle bliskie było im przesłanie innego Kresowianina – generała Mariusza Zaruskiego, który jako pierwszy *wyprowadzał Polaków na morze*. Tak jak w czasach Zaruskiego mógł zaistnieć Zawisza Czarny, to czyż w latach osiemdziesiątych nie mógłby powstać nowy żaglowiec i to zbudowany w polskiej stoczni?

Nad tym zastanawiali się polscy żeglarze, a wśród nich właśnie kapitan Jasser, twórca *Bractwa Żelaznej Szekli* i kapitan Baranowski, który, jako pierwszy Polak, w samotnych rejsach dwukrotnie opłynął kulę ziemską. Prowadzili przy tym spór o to, jaki ma być nowy żaglowiec, aby możliwie najlepiej odpowiadał szkoleniu młodzieży, także tej, która jeszcze nie była na morzu. Ostatecznie postanowiono, że będzie to jednostka duża, ale i bezpieczna, łatwa w obsłudze i rejowa, pomimo krytycznych głosów m.in. Jassera, że reje są szczególnie niebezpieczne dla początkujących żeglarzy.

Tę ogólną koncepcję w konkretny projekt zamienił młody wówczas konstruktor, inżynier Zygmunt Choreń, przedstawiając do wykonania pierwszy swój żaglowiec jako barkentynę ze smukłym, stalowym kadłubem o zagłębionych nadbudówkach w pokładzie, relingach zamiast nadburcia, z trzema strzelistymi masztami. W pół roku ówczesna Stocznia Gdańska im. W. I. Lenina wykonała jednostkę, która w ciągu czterdziestu lat praktycznie nie zmieniła swojego wyglądu – zmieniono jedynie gaflowy bezanżagiel na bermudzki. Wiele natomiast zmieniło się na pokładzie i pod nim, o co z troską teraz dba The Sail Training Association Poland (STAP), jako armator jednostki.

Po pierwszych dziesięciu latach intensywnej eksploatacji żaglowca, w okresie tzw. transformacji ustrojowo-gospodarczej Polski, pojawił się poważny problem dalszego funkcjonowania Pogorii. Polski Związek Żeglarski (PZZ), jako właściciel żaglowca, nie był w stanie utrzymać tak dużej jednostki i nie miał środków na jej gruntowny remont.

Zacumowana w porcie w Trzebieży niszczała i czekała na szybki ratunek. I została uratowana, najpierw w *szczęśliwym rejsie do Gdyni*, a następnie poprzez szczególny zbieg okoliczności. Otóż, dla potrzeb organizacji w 1992 roku *Cutty Sarka* w Gdyni, miasto utworzyło Gdynską Fundację Żeglarską (GFŻ), której głównym celem była organizacja właśnie tej imprezy. W GFŻ znaleźli się kapitanowie Pogorii, którzy poprzez organizację zlotu żaglowców wypracowali dobre kontakty z ówczesnymi władzami miasta.

I właśnie wtedy, w porozumieniu z Zarządem Miasta Gdyni, postanowiono, że, w zamian za koszt remontu klasowego, GFŻ stanie się współwłaścicielem Pogorii, na co już wcześniej zgodził się PZZ. Przyjęcie przez fundację współwłasności nie oznaczało, że współwłaściciel dysponuje środkami na tak kosztowny remont, z kolei takie możliwości miało miasto, jako fundator GFŻ. I całe przedsięwzięcie odbyło się bez przepływów finansowych, a w ramach tzw. kompensaty długów.

Gdynska Stocznia im. Komuny Paryskiej była dłużnikiem miasta z tytułu podatku od nieruchomości i w ramach tych zaległości mogła wyremontować żaglowiec. Nie było to jednak łatwe w zakładzie, który miał doświadczenie w budowie tylko dużych jednostek. Warunki do tego remontu istniały natomiast w Stoczni Remontowej Nauta, która z kolei miała także zaległości podatkowe w mieście i dodatkowo nierozliczone roboty z *Komuną Paryską*. Ponadto ówczesne władze Gdyni miały świadomość, że odzyskanie przez miasto zaległości podatkowych od obu stoczni jest praktycznie niemożliwe, a kompensata tych długów, poprzez remont Pogorii, jest dobrym rozwiązaniem dla wszystkich stron. To właśnie Franciszce Cegielskiej, jako ówczesnej prezydent Gdyni, należy przypisać sukces w doprowadzeniu negocjacji do końca. Zakończyły się one tym, że miasto umorzyło dług Stoczni im. Komuny Paryskiej, w zamian za co stocznia zgodziła się na remont Pogorii, który następnie zleciła *Naucie*.

Cała operacja firmowana była przez GFŻ, jako armatora z zobowiązaniem, że darowizna miasta w postaci remontu jednostki zostanie odpracowana gdyńskim podatnikom w formie bezpłatnego lub taniego szkolenia żeglarskiego dla młodzieży. Podpisano stosowne dokumenty i wiosną 1993 roku żaglowiec trafił do *Nauty* na remont, którego zakres znacznie przekroczył wymagania dla uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa. Częściowo przebudowano przy tym wnętrze i klepkami drewnianymi pokryto pokład. Na rufie powieszono

herb Gdyni i formalnie zmieniono port macierzysty z Gdańska na Gdynię.

W lipcu żaglowiec był gotowy do eksploatacji i miał nowego armatora, tj. STAP, które to stowarzyszenie formalnie przejęło od GFŻ udziały we współwłasności Pogorii. Od tego czasu pisana jest nowy rozdział w historii żaglowca, który dzięki nowemu armatorowi przez około 300 dni w roku *chwyta wiatr w żagle*.

Od ponad dwudziestu lat biurem armatorskim niezwykle sprawnie kieruje Marek Kleban, człowiek, który o statku wie wszystko i przez telefon potrafi pokierować usunięciem awarii w obcym porcie, nawet z dostawą części z Polski przy okazji wymiany załogi. Z jego wspomnień wynika, że jest związany z Pogorią od jej wodowania, a więc od samego początku.

Pod jego kierownictwem biuro organizuje rocznie około 35-38 rejsów szkoleniowych, w których bierze udział przynajmniej 1800 początkujących żeglarzy. Jest to największa polska szkoła wychowania morskiego, prowadzona bez jakichkolwiek dotacji i pomocy władz czy instytucji publicznych. Można więc powiedzieć, że STAP w pełni realizuje idee morskie generała M. Zaruskiego, dla którego jachting morski poruszał sumienie narodu i był czynnikiem kształtowania spżowych charakterów młodzieży<sup>1</sup>.

Motywy kształtowania charakterów przewija się we wszystkich zamieszczonych w książce wspomnieniach, od historii budowy żaglowca poprzez relacje wieloletnich kapitanów, a zwłaszcza w tekstach uczestników rejsów. Te ostatnie obejmują także załogantów, których początkowo nieśmiało spojrzenia na siebie przerodziły się w trwałe związki małżeńskie. Poszczególne relacje zawierają się w różnych formach, o nierównej objętości oraz w porządku alfabetycznym nazwisk autorów, tworząc cztery części książki. W części *małżeńskiej*, zatytułowanej *Połączyła na zawsze*, autorzy figurują tylko pod imionami, choć z treści wspomnień łatwo rozpoznać konkretne osoby z poprzednimi lub teraźniejszymi nazwiskami.

Przystępując do realizacji książki, zaplanowaliśmy opublikowanie czterdziestu wspomnień na czterdziestolecie legendarnego żaglowca. Niestety, nie znaleźliśmy tylu chętnych do podzielenia się swoimi refleksjami z rejsów, w których przez ten czas brało udział parę tysięcy żeglarzy. Na pewno nie do wszystkich trafiło nasze zaproszenie, a spośród tych którzy je otrzymali, tylko nieliczni odpowiedzieli, przysyłając teksty do jubileuszowej publikacji. Sądzymy jednak, że te w niej zamieszczone wystarczająco przypominają historię budowy, jak i eksploatację Pogorii. Oddają atmosferę rejsów, podczas których zawiązane przyjaźnie i sympatie trwają do dziś i nierzadko wykraczają poza towarzyskie kontakty. Ożywienie *pogoriowch* kontaktów miało nastąpić pod koniec maja, na dwudniowych obchodach jubileuszu 40-lecia Pogorii.

---

<sup>1</sup> M. Zaruski, *Wśród wichrów i fal*, Warszawa 1958, s. 17-19

Niestety, epidemia spowodowana koronawirusem uniemożliwiła spotkanie. Niech więc ta skromna publikacja pozostanie namiastką przeżyć zaplanowanych przy burcie cumującego w Gdyni żaglowca.

Kazimierz Iwaszko, Prezes STAP

## Summary

### ***Introduction***

The introduction includes a short history of the sailing boat STS Pogoria and its 40 years of operation, including changes in its ownership structure and maintenance practices, and details its performance over the years. The introduction also explains the circumstances of this book's creation. Memoirs of the boat's originators and early captains are included, along with stories of people who have met, fallen in love during voyages, and gotten married. The book ends with accounts of the youngest generation of sailors, who have become Pogoria lovers.





## ***Jak powstała Pogoria***



Krzysztof Baranowski

### *Nie wiedziałem gdzie popełniłem błąd*

To nieważne, że koncepcja żaglowca rejdowego wzięła górę. To nieważne, że Zygmunt Choreń miał odwagę podjąć się konstrukcji statku żaglowego. To nieważne, że tygodniami przesiadywaliśmy nad dopracowywaniem planów. Najważniejszą osobą miał być Maciej Szczepański, ówczesny prezes telewizji. To on był wówczas komandorem *Bractwa Żelaznej Szekli*. To on skierował strumień pieniędzy na odpowiedni tor, który ja uważałem za najwłaściwszy. To on podsunął nazwę Pogoria dla upamiętnienia śląskiego jeziora w pobliżu Dąbrowy Górniczej, gdzie pobierał pierwsze nauki żeglarskie.

Potrzeba takiego żaglowca, który zabrałby na pokład sporą grupę młodzieży, wynikała z działalności Bractwa, nastawionego na zbliżenie młodzieży do morza, jak również z doświadczeń praktycznych – corocznej walki z armatorami większych jednostek, żeby chcieli użyczyć je na rejsy, np. Liga Obrony Kraju (LOK) – Generał Zaruski, PZZ – Zew Morza.

Gdy doszło do dyskusji na temat charakteru żaglowca, jego wielkości i sposobu rozegrania batalii propagandowej, zdania się podzieliły... Zasiedziały w Bractwie gdański żeglarz, Jacek Forembki optował za serią jachtów ożaglowanych, jak szkunery, i przerobionych z kutrów rybackich. Jacek pracował w Dalmacji i wiedział, że kutry za bezcen można przejąć od rybackiego przedsiębiorstwa.

Oponentem Jacka okazał się Adam Jasser, słynny z szerokiego gestu, rozwichrzonej wyobraźni i niecodziennych pomysłów. Uważał, że powinien

to być wystrzałowy żaglowiec typu szkuner, ale też, że tę dyskusję należy rozszerzyć na całe środowisko żeglarskie.

Wszyscy zgadzaliśmy się, że wielkością i charakterem jacht powinien wzorować się na brytyjskich szkunerach Sir Winston Churchill i Malcolm Miller. Winien być przeznaczony do szkolenia młodzieży – zbudowany bez luksusu, ze spartańskim wnętrzem i wieloosobowymi kubrykami.

Rewelacją nowej konstrukcji miało być ożaglowanie – reje na przednim maszcie. Tak sobie wymyśliłem, jako utrudnienie dla kolejnych załóg. Reje oznaczają bowiem potrzebę włożenia na maszty (a potem na reje) i wiązanie tam żagla, żeby się na wietrze nie rozwiewał, bądź przeciwnie – żeby go zwolnić i przygotować na przyjęcie wiatru.

Reje mnie fascynowały, obiecując zupełnie inne wrażenia niż na mniejszych jachtach.

Pomysł żaglowca rejowego spotkał się z gwałtownym sprzeciwem ze wszystkich stron. Nie dość, że najbliżsi współpracownicy – Jacek i Adam, to jeszcze wszelkie możliwe oficjalne gremia opiniujące. Że niebezpieczne, że niepraktyczne, że z gruntu fałszywe. Wszystko mogłoby przejść, ale nie reje, gdzie trzeba odwagi i sprawności, wielotygodniowego przygotowania i odpowiedzialności dorosłych ludzi. Jedyną osobą, której projekt się spodobał, był prezes, ale to wystarczyło za parę instytucji.

Na szczęście niewiele osób wiedziało o budowie żaglowca; po sporze z Adamem udało się przeforsować milczenie wokół budowy.

Taka była moja oficjalna argumentacja, ale znając skutki informacji prasowych z łatwością mogłem przewidzieć, że z planów nie wyjdzie nic, jeśli zostaną ujawnione. Prezes się zgodził i poszedł tak daleko, że o powstającej Pogorii nie pisano w ogóle. Kiedy gruchnęła po Polsce plotka o *jachcie prezesa*, każda bzdurna informacja trafiała na podatny grunt właśnie dlatego, że mało kto cokolwiek wiedział.

Zanim jeszcze nazwa statku pojawiła się na rufie, jednostka figurowała pod kryptonimem B-79. Na planach rysowała się bardzo ostra lina dziobu i szeroka rufa zakończona załamaną pawężą. Nadbudówki mieszczące salę wykładową w części dziobowej i kabinę nawigacyjną w części rufowej Zygmunt wpuścił pod pokład. Prosiłem go o to usilnie, żeby obniżyć wysokość boczną kadłuba i zmniejszyć w ten sposób powierzchnię nawiewu, a zarazem poprawić smukłość sylwety.

Moja znajomość z Zygmuntem Chorenim datowała się jeszcze z czasów Poloneza, kiedy testowałem dla niego spidometr, mierzący prędkość jachtu. Obaj byliśmy zadowoleni ze współpracy i nasza znajomość powoli przerodziła się w przyjaźń.

Siedzieliśmy pewnego popołudnia w kafejce w Gdańsku Oliwie, dyskutując

o żaglowcach. Wtedy na papierowej serwetce narysowałem proste kreski masztów i poprzeczne kreski oznaczające reje.

– Zrobimy ci trzy maszty, będzie poważniej wyglądało – powiedział Zygmunt, dorysowując jeszcze jedną kreskę pionową.

– Maszty powinny być wysokie, by na nich stawiać dużo płócien i wygrywać wszystkie regaty. Błękitna Wstęga Atlantyku jest do pobicia.

Projekt diskutowany z Zygmuntem i rysowany na serwetce miał być barkentiną zdolną do bicia rekordów prędkości. Kiedy opowiedziałem prezesowi, że jacht *przez niego* zbudowany będzie miał takie parametry – zapaliły się ogniki zainteresowania w okularach Szczepańskiego.

Hasło szkolenia młodzieży nie pozostawało w sprzeczności z ewentualnym udziałem żaglowca w regatach. Należało też pomyśleć o zimie. W sezonie na Bałtyku martwym można by eksploatować jacht na morzach ciepłych.

Były więc tak piękne i konkretne projekty, brakowało tylko stoczni, która podejmie się budowy. Rozeznanie zrobione przez kolegów w różnych zakładach polskiego wybrzeża wskazywało, że robota prototypowa o tak wielkim stopniu trudności nikogo nie interesuje.

Zygmunt podpowiedział mi, że jego macierzysta stocznia w Gdańsku ma zamówienie na dwie duże jednostki ze Związku Radzieckiego, ale broni się przed tą budową.

– Pójdź do Klemensa Gniecha. Budował jako brygadzysta pierwsze polskie stuczterdziestki: Josepha Conrada, Jana z Kolna, Otago. Ma sentyment do żagli.

To była dla mnie pamiętna rozmowa. Jakbym znowu wyruszał w rejs samotny dookoła świata. Dyrektor stoczni pochwalony za życzliwość uśmiechał się z nieśmiałością, dziwną u człowieka kierującego wielkim kombinatem przemysłowym...

Przypomniałem losy Josepha Conrada, na którym Bohdan Dacko wyruszał na podbój Atlantyku. Przypomniałem losy Gedanii, na której Dariusz Bogucki płynął do obu Ameryk, zahaczając o lody na Północy i lody na Południu, a którą budowano w stoczni systemem gospodarczym. Przypomniałem wreszcie Otago, jacht który okrążył świat i Przylądek Horn ze Zdzisławem Pieńką i Zygmuntem Chorenem...

– Mam tutaj takich wariatów – mówił dyrektor z uśmiechem – i mam również takie oferty.

Tu wyciągnął zza szafy planszę z żaglowcem na rosyjskie zamówienie, którego stocznia nie chciała realizować, bojąc się, czy podoła.

– Może spróbowałibyśmy na początek projekt pilotowy, dwa razy mniejszy? – Zasugerowałem, mimo że nie miałem żadnych uprawnień, żeby cokolwiek proponować.

Dyrektor nie powiedział nie, obiecał porozmawiać z konstruktorami, czyli

również z Zygmuntem, a ten był w znowie i łaskawie zgodził się na propozycję natychmiast.

Oferta stoczni była gotowa, ale przyszły armator nie wiedział jeszcze, że trzeba podpisać kontrakt. Na wysokich szczeblach telewizyjnej władzy były jakieś (zapewne uzasadnione) wątpliwości i tydzień po tygodniu decyzja nie zapadała. Tymczasem my z Zygmuntem chcieliśmy zdążyć na kolejną Operację Żagiel, by nową jednostkę przetestować w czasie regat. I najchętniej wygrać!

Zaproponowałem PZŻ, żeby wykorzystał ofertę i zainwestował w żaglowiec, który stanie się dumą Polski – będzie szybki w regatach i skuteczny w szkoleniu. Podobnych argumentów używałem przed zbudowaniem Poloneza.

Obiecował mi wówczas Staszek Tołwiński (a było to w końcu lat sześćdziesiątych), że zrobi wszystko, by Związek Harcerstwa Polskiego, gdzie wówczas pracował, przeznaczył swoją kolejną jednostkę dla samotnego żeglarza. W rewanżu obiecywałem, że będę skautem do końca życia, będę druhem kapitanem i w ogóle poświęcę się.

Teraz, w końcu lat siedemdziesiątych, zwracając się do PZŻ, miałem przed sobą tego samego Stasia, którego obietnice wówczas składane nie były



*Kpt. K. Baranowski na Polonezie przed samotnym rejssem przez Atlantyk.  
Zbiory Autora*

nic warte. Ale w tym czasie on awansował, jak to się ówczesnym harcerzom nagminnie zdarzało, i był już sekretarzem generalnym PZZ.

Swoje niepowodzenie wśród potencjalnych armatorów ukryłem. Prezesowi Szczepańskiemu powiedziałem, zgodnie z prawdą, że PZZ może zbudować nowy żaglowiec i że propozycję taką przedłożyłem. Jeśli telewizja nie podpisze kontraktu, zrobi to (zapewne) PZZ, a wtedy dostęp do żaglowca będzie równie trudny, jak dotychczas do Zewu Morza, co mieliśmy dokładnie przećwiczone.

Nie wiem, który argument przeważał, ale telewizja podpisała kontrakt na budowę żaglowca. Na uroczystość nie zostałem zaproszony, Zygmunt również nie, ale pewnie przez niedopatrzenie.

Budowę rozpoczęło cięcie blach. Tym razem konstruktor miał więcej do powiedzenia i Zygmunt tak to urządził, by uroczystość wypadła 25 lipca, w imieniny Krzysztofa. To była jedyna satysfakcja. Guzik uruchamiający automaty tnące naciskał w imieniu prezesa jego człowiek *do specjalnych poruczeń*, Zbigniew Liszyk.

Palniki z sykiem plunęły niebieskimi ognikami. Ognisty nóż ruszył przez płat dziewięciomilimetrowej blachy. Z metalu powstawał pierwszy element stępki, która, w formie skrzynki biegnącej pod całym kadłubem i wypełnionej balastem, miała zapewniać stateczność.

Batalia o stateczność miała się zresztą rozegrać na arenie międzynarodowej. Zygmunt zaplanował strzeliste maszty (*będziesz miał gdzie stawiać żagle!*), a Witold Kurski z Politechniki Gdańskiej sprawdził ich wytrzymałość. Polski Rejestr Statków wyraził jednak sprzeciw. Skrócić maszty o jedną trzecią – brzmiał werdykt.

Polski Rejestr Statków jest instytucją nadzorującą budowy jachtów i statków. To ona wydaje papiery umożliwiające rejestrację i dalsze czynności formalne. To ona odpowiada z urzędu za bezpieczeństwo konstrukcji.

– Prezesie, chcą nam skrócić maszty – poszedłem na skargę.

– A muszą być takie wysokie?

– One nie są takie wysokie. Niższe maszty oznaczają mniejsze prędkości uzyskiwane przez żaglowce. Zresztą poprawność obliczeń mógłby sprawdzić nasz ekspert, zasiadający we władzach IMCO, międzynarodowej organizacji morskiej w Londynie, profesor Lech Kobyliński. Gdyby on rzucił okiem na obliczenia, mielibyśmy niepodważalny argument...

– Dobrze, niech pan leci do Londynu.

Parę dni później byłem z powrotem w kraju z odręcznymi notatkami profesora. Przez jeden wieczór porobił obliczenia i stwierdził, że maszty mogą pozostać. Jak słusznie Zygmunt przewidział, argumenty wielkiego autorytetu przeważały. Tę batalię wygraliśmy. Trzydzieści trzy metry to wysokość dziesięciopiętrowego wieżowca i takie miały być maszty.

Kadłub zszedł na wodę w styczniu 1980 roku. Dwa dźwigi podniosły na stropach metalowe pudło, a setki stoczniovców zadzierało głowy, patrząc, czy nie wysunie się ze stalowych pętli. Przy ryku syren kadłub siadł na wodę, a kamera filmująca to wydarzenie przesunęła się na ubezpieczający holownik imieniem Maciej. W zastępstwie, bo samego Macieja wtedy tam nie było.

Rozpoczął się etap wyposażania. Poszczególne urządzenia nie chciały się zmieścić w przeznaczone dla nich miejsca. Projektanci różnych działów deptali sobie po piętach i zdarzało się tak, że na przykład rura od ścieków kolidowała z kanapą w mesie oficerskiej. Szczyt kompromisu polegał na przepuszczeniu przez środek kapitańskiego salonu trzonu wału pletwy sterowej. Opletliśmy go w desperacji ładnym juzingiem i okazało się, że pień-zawali-droga jest jednym z najładniejszych elementów dekoracyjnych na statku. Nikt z tych, którzy obok niego siedzieli, nie zdawał sobie sprawy, że trzon (razem z dekoracją) kręci się, gdy sternik obraca kołem.

Dziwne to były spotkania w stoczni, kiedy zasiadaliśmy w biurze konstrukcyjnym z Ireneuszem Słomką, reprezentującym Bractwo Żelaznej Szekli, a przed nami paradowali specjaliści z różnych branż, składając sprawozdanie (niczym na egzaminie) z wykonanych zadań. Nie mieliśmy żadnego prawa ich egzaminować, ale pytania zadawane z ciekawości lub wynikające ze zdrowego rozsądku lub dobrej praktyki morskiej zmuszały naszych rozmówców do mądrych odpowiedzi i okazywało się czasem, że oni sami w trakcie rozmowy wpadali na lepsze rozwiązania. Tak powstawał prototyp i pierwszy żaglowiec rejoyw z polskich stoczni.

Po tych dyskusjach podawano kawę i herbatę. Za namową Zygmunta wyciągałem swoje książki i dedykowałem imiennie robotnikom, inżynierom, brygadzystom. Zdaniem Zygmunta było to *tworzenie atmosfery*.

W czasie kolejnej wizyty w Warszawie wezwał mnie mój szef, Zbigniew Liszyk.

– Mam do przeprowadzenia z tobą trudną rozmowę...

*Liszyku*, jak mówił o nim prezes, specjalizował się w sprawach, których prezes nie lubił załatwiać. Tym razem chodziło o to, by *załatwić* mnie. Kapitanem miał zostać ktoś inny i ten ktoś inny przejmował nadzór nad budową.

– Ale dlaczego?

Nawet nie próbowałem przywozić tych miesięcy i lat poświęconych na przygotowania, plany, organizację dostaw, dyskusje z konstruktorami i budowniczymi... – Komendantem powinien zostać co najmniej porucznik żegluga wielkiej, a poza tym jesteś za dobry, by porzucić programy telewizyjne, które prowadzisz – usłyszałem odpowiedź.

Chciałem splunąć. Pracowałem jak wół, a równocześnie przygotowywałem

programy i nic to nikomu nie przeszkadzało.

Uderzyło mnie jednak słownictwo – *komendantem*. Tak nazywają dowódcę w harcerstwie, szkolnictwie morskim albo w marynarce wojennej. Z której strony przyszło to określenie do mojego dyrektora, który przecież tych subtelności w nazewnictwie zupełnie nie rozróżnia?

– Urząd Morski na piśmie stwierdził, że nie wyraża zastrzeżeń do mojej osoby, a poza tym prezes obiecywał, że będę kapitanem Pogorii... – próbowałem się bronić niezgrabnie, sądząc, że to intryga gdańskich kolegów i prezes nic o tym nie wie.

– Kiedy prezes ci obiecywał?!

– W ostatni piątek...

– No widzisz, a dzisiaj jest już kolejny czwartek!

Wkrótce już wiedziałem, kto przejmuje moje obowiązki. Był to emerytowany komandor marynarki wojennej, sympatyk Bractwa Żelaznej Szekli. Dopiero teraz uświadomiłem sobie, że brał on udział we wszystkich uroczystościach oficjalnych związanych z powstawaniem statku.

W piękny majowy poranek po raz ostatni polecałem do Gdańska – pożegnać się z jachtem, ze stoczną, z robotnikami. W stoczni już wiedzieli. Zygmunt czekał z cierpiącym wyrazem twarzy, którego u niego nie znośiłem.

– Robotnicy uważają, że to jest świństwo i nie chcą pracować. Dla ciebie robili ten statek, na twój wymiar i pod twoje dowództwo.

Ponoć powiedzieli, że dla kogo innego nie będą się wysilać. Słowa dotrzymują do tego stopnia, że będzie opóźnienie w harmonogramie... Nie moje zmartwienie, pomyślałem z melancholią. Chętnie utopiłbym Pogorię albo wstrzymał budowę, żeby wszyscy zobaczyli, że beze mnie nie dadzą rady. Ale na tym etapie wiadomo było, że dokończenie budowy jest kwestią miesiąca i do nadzoru wystarczyłaby mała pa.

Najbardziej męczyło mnie to, że nie wiedziałem, w którym miejscu popełniłem błąd. Miałem żal do całego świata i zastanawiałem się, jak i gdzie się powiesić (może w magazynku bosmańskim?), żeby dopiero rozkładający się trup uzmysłowił nowemu kapitanowi, że wdał się w śmierzdzącą sprawę.

Fragment książki Krzysztofa Baranowskiego *Samotny żeglarz*, Wydawnictwo IPS, Warszawa 1995

## Summary

### *I don't know where I made mistake*

The author, who sailed around the world, goes back to the very beginning and describes the struggle of STS Pogoria's building. He paints a picture of difficulties with construction and ownership of the boat, placing it in the socio-political context of the communist regime. He also recalls personal struggles with his rejection as the first captain of STS Pogoria.



Zygmunt Choreń

### *Miałem dużą kreatywną przestrzeń dla siebie*

*Co się wydarzyło, zanim zaczął Pan kreślić konstrukcję swojego pierwszego żaglowca?*

Byłem kapitanem jachtowym, do tego pracowałem jako konstruktor w Stoczni Gdańskiej im. Lenina. Dobrze się stało, że do pracy trafiłem właśnie tam.

W zakładzie działało bardzo silne lobby żeglarskie. Należał do niego ówczesny dyrektor biura konstrukcyjnego, już nieżyjący, Jakub Czarnawski, który stworzył Jachtklub Stoczni Gdańskiej. W tamtym czasie pojawiło się zainteresowanie naszych ówczesnych partnerów w ZSRR budową szkolnych statków żaglowych. Mało tego, jednocześnie pojawiła się w Związku Socjalistycznej.

Młodzieży Polskiej idea zbudowania godnego następcy Daru Pomorza. Może nie była to dramatycznie stara jednostka, bo statki żaglowe długo są w eksploatacji, ale nie spełniała aktualnie obowiązujących przepisów. Oprócz tego sprawa statków żaglowych już się toczyła w telewizji, gdzie było grono sprzyjające budowie nowego żaglowca. Aczkolwiek były też obawy, bo było to coś nowego.

Nieoczekiwanie znalazłem się w punkcie zetknięcia tych wszystkich sił, kiedy spotkałem Krzyśka Baranowskiego w Gdańsku, całkiem przypadkowo, choć znaliśmy się ze wcześniejszych żeglarskich kontaktów. Powiedział

mi wtedy, że jedzie do Finlandii zamówić statek żaglowy. Pracował w telewizji i był świadkiem powstania idei Bractwa Żelaznej Szekli oraz morskiego wychowania młodzieży. A my byliśmy już tak nahajcowani na statki żaglowe, że powiedziałem – po co tobie jechać do Finlandii? Lepiej zbudujemy żaglowiec tutaj, w Gdańsku?

Tak się zaczęło.

### *Do jakich zadań miał służyć nowy żaglowiec?*

Nie było za wielu statków w zasięgu ręki. Był na przykład Zawisza Czarny, który miał armatora z własnym planem działania. Dlatego powstało lobby żeglarsko-społeczne, które oficjalnie dążyło do zbudowania statku dla telewizji, dla celów propagandowo-wizerunkowych. Baranowski dołączył do tego, w całkowicie w szczytnym celu, wychowanie morskie. Pieniądze znalazły się w telewizji, a wyasygnował je Maciej Szczepański.

Przez pokład Pogorii przewinęło się przeszło trzydzieści tysięcy młodzieży, która – zgodnie z zasadami – przeszła szkolenie. To nie była młodzież, która miała mieć morskie zawody. To była młodzież, która miała zapoznać się z morzem, zrozumieć je, poznać możliwości, jakie stwarza. To był od samego początku statek nie tylko dla tych, którzy chcą pracować na morzu.

### *Wtedy chyba nie budowano żaglowców na Wybrzeżu?*

Sytuacja okazała się wyjątkowo korzystna, bo dyrekcja Stoczni Gdańskiej odczuwała opór przed budowaniem statków żaglowych. To były zwykłe ludzkie obawy – nie uda się i co wtedy? Miał być podpisany kontakt na budowę Daru Młodzieży, dlatego użyliśmy argumentu, że najpierw zbudujemy mniejszy statek. Jeśli się uda, to z dużym żaglowcem też sobie poradzimy.

### *Jak wyglądał proces projektowania Pogorii?*

Mój profesor z Politechniki Gdańskiej, Jerzy Pacześniak, uczył mnie, że projektowanie statku zaczyna się od dokładnego obejrzenia innych jednostek, zbliżonych do tej, która ma trafić na deskę kreślarską. Dobry konstruktor studiuje konstrukcje podobnych statków i podpatruje, co mu pasuje, a co mu nie pasuje. Do dziś to na pewno się nie zmieniło. Szukałem też inspiracji w literaturze. W końcu ustaliłem z Baranowskim, ile na jednostce ma być młodzieży? Ile osób załogi stałej? Pogoria rodziła się w takiej roboczej, życzliwej atmosferze.

### *W jakim stopniu była to praca zespołowa?*

Miałem bardzo ambitny zespół w biurze projektowym w stoczni. Było to młode grono, które się paliło do pracy. Mieliśmy obok kapitana żeglugi wielkiej Kazimierza Jurkiewicza, który nas wspierał przy projektowaniu Pogorii, tak samo przy Darze Młodzieży. Na pewno nie byłem osamotniony, bo całe nasze środowisko chciało zbudować ten statek, choć bardzo się tego bało. Z kolei ja byłem w bardzo luksusowej pozycji, gdyż wszyscy mnie się słuchali. Co było powiedziane, to było zrobione. Dzisiaj to by tak szybko nie poszło – zebraloby się wielu mądrali dookoła, każdy chciałby czegoś innego. Dzięki temu Pogoria powstawała bardzo szybko.

### *Ale projekt musiał także zaspokajać interesy sił, które dążyły do jego powstania?*

W istocie, otóż w trakcie projektowania i wyposażania statku wybuchła gorąca dyskusja, czy zastosować reje. Uważano, że to niebezpieczne, bo trzeba wysoko wchodzić. Dyskusja zakończyła się szczęśliwie, bo rejowce są bardziej atrakcyjne dla oka, a także dla młodzieży i załogi.

Statek uzyskał plan ogólny, na którym było widać, gdzie są pomieszczenia dla załogi, kadetów i kapitana, gdzie jest siłownia, prowiantownia itd. Potem projekt trzeba było zatwierdzić w Polskim Rejestrze Statków. Do dziś pracują tam specjaliści, którzy znają się na swoim fachu. Jakies poprawki w trakcie projektowania i budowy z ich strony też się pojawiały. Dzięki tym korektom efekt okazał się dobry.

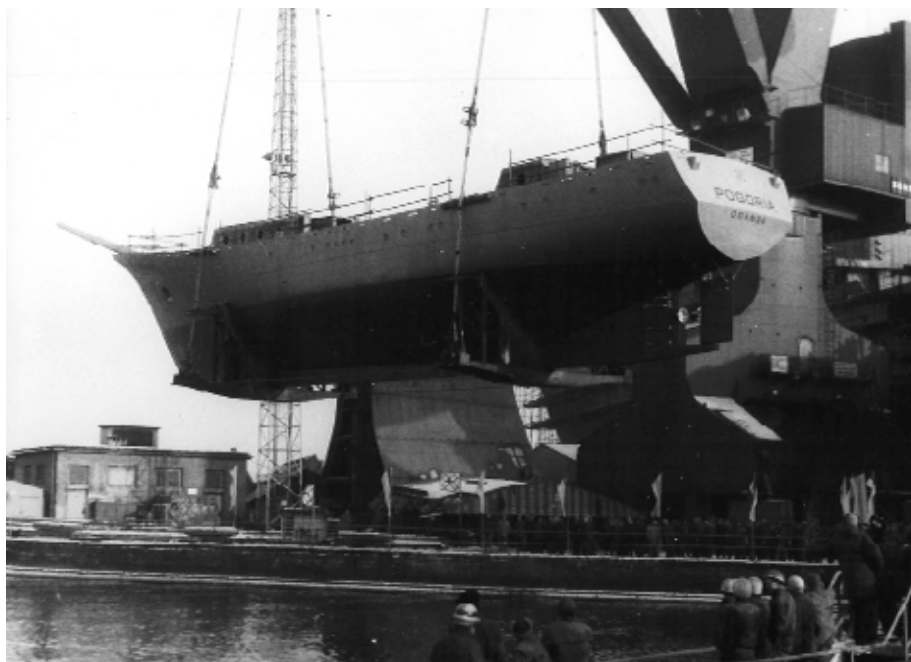
### *Sama budowa zapewne wzbudzała zainteresowanie?*

Za specjalnie się nie chwaliliśmy pracami nad Pogorią, żeby nie aktywizować ewentualnej opozycji. Kiedy statek był już budowany, to sprawa stała się jednak publiczna, ponieważ wcześniej była mowa o Darze Młodzieży, a nie jakimś innym żaglowcu. Mimo kontrowersji nie było dramatycznych momentów w czasie budowy.

Potem temat powstającej Pogorii trafił na załączek przyszłej transformacji ustrojowej. Były krzyki, że Szczepański buduje sobie luksusowy jacht, że na pokładzie będzie stajnia dla konia, a nawet galeria drogocennych obrazów.

### *A później pojawiły się pewne kontrowersje wokół Pogorii...*

Po pierwszych próbach trzeba było nieznacznie zmodyfikować kształt



*Kadłub Pogorii przenoszony na wodę.*

Fot.: A. Gosk

rufy. To była decyzja w wąskim gronie, a stocznia zgodziła się to szybko wykonać. W tym czasie jeździłem do pracy tramwajem. Pewnego razu jadę takim zatłoczonym tramwajem i słyszę, jak za plecami rozmawiają: *śłuchaj, rozwalają Pogorię, bo Szczepański tam złoto zaspawał*. To była zresztą rozmowa stoczniovców. Nawet się nie oglądałem, bo dyskutowanie nie miało sensu. Skąd taka teoria spiskowa, choć może to nie jest najlepsze określenie, doprawdy nie wiem do dziś. Wielu było chętnych, którzy chcieli rozwalić Polskę Ludową, każdy próbował do tego swoją cegiełkę dołożyć.

### ***Jest Pan zadowolony z Pogorii?***

Każde dzieło może być lepsze. W sumie jestem zadowolony, bo trzy statki w tej serii, bardzo podobne do siebie – Pogoria, Iskra i Kaliakra sprawdziły się na morzu. Marynarze lubią i Pogorię, i Iskłę, Kaliakrę pod bułgarską banderą chyba też.

Tak po latach widzę, że naprawdę przy Pogorii miałem dużą kreatywną przestrzeń dla siebie, choć dyskusje się odbywały i z Baranowskim, i z Jurkiewiczem. Na pewno jakieś rzeczy dzisiaj zrobiłbym jeszcze inaczej.

### *Pogoria jest także dzieckiem konsensusu?*

Tak, bo choćby nie było sztywno określone, że to musi być barkentyna. To wyglądało tak, że rodziła się z dyskusji. Ta dyskusja – chwilami jeszcze dosyć namiętna – sprawiła, że nie powiodła się próba wyrzucenia rej z projektu. To była raczej zbiorowa decyzja ludzi związanych z realizowanym projektem, że na Pogorii będą reje, żagle rejoye i trójkątne, żagiel gaflowy i na bezanmaszcie. Przyczyniliśmy się do pewnej różnorodności zastosowanych rozwiązań, atrakcyjnych dla nas i przyszłych załóg jednostki.

Wszystkim nam też się wydawało, że musi to być statek szybki, atrakcyjny pod względem obsługi. Projektowaliśmy statek na nieograniczony rejon żeglugi, nie tylko po Bałtyku... Statek, który po całym świecie ma prawo pływać.

### *Jest Pan także konstruktorem kilkudziesięciu statków, w tym największego żaglowca świata – Flying Clipper?*

To nie moja zasługa, bo rola projektanta jest w zasadzie służebna. To armator zażyczył sobie tak duży statek, a ja miałem to szczęście razem ze swoim zespołem uczestniczyć w jego zaprojektowaniu. Nie przesadzam ze skromnością, lecz mówię, jak to w moim odczuciu wygląda. Jeśli chodzi o duże statki, o których mówi świat i którymi zachwyca się prasa, to ja po prostu wykonywałem zamówienia armatorów – na przykład statek ma być takiej długości, a ozaglowanie takiej wielkości itd. Pomieszczenia Flying Clipper były wymyślone przez projektantów wewnątrz. To miał być luksusowy hotel połączony z ekskluzywną restauracją, na dodatek bezpieczny.

Na Pogorii jest niecałe 1000 m kw. żagli i musi być na niej około 15 osób, aby je obsługiwać. Z kolei na Flying Clipper jest około 5000 m kw. żagli, a do obsługi jest tam potrzebnych tylko pięciu rygerów. Tylko! Tam już została wprowadzona prawie całkowita mechanizacja.

Jedynie nie zbudowałem nigdy statku dla Stanów Zjednoczonych, choć zaprojektowane przeze mnie jednostki zawiąły do Nowego Jorku i oczywiście innych portów. Tak to wyglądało, że polski przemysł okrętowy rozwinął się na zamówieniach głównie z ZSRR, a relacje z armatorami radzieckimi były bardzo dobre, nie wnikając, rzecz jasna, w kwestie polityczne czy wzajemnych rozliczeń między państwami. W okresie przedtransformacyjnym Polska była najlepszym krajem w obozie demoludów, w dodatku bardzo popularnym.

Pogoria już wypracowała sobie miejsce w świadomości żeglarzy. Przewinęło się przez nią tyle młodzieży i załogi stałej, tylu kapitanów i mechaników. Wielce pozytywną rolę spełniła dla naszego kraju.

Rozmowę przeprowadził Adam Majewski

## Summary

### *I had great creative possibilities*

An interview with the constructor of STS Pogoria, who describes the circumstances of the creation of this first made-in-Poland sailing boat. He recalls the cooperation with the shipyard, and his struggles with their lack of experience in this type of construction. He also explains how constructing the STS Pogoria inspired and helped him in his future projects for international ship-owners – including the development of the world famous Flying Clipper.



Adam Jasser

### *Miałem dostęp do ucha prezesa*

Inspiracją do budowy Pogorii na pewno była Operacja Żagiel w 1974 roku. Impreza odbyła się w Gdyni i stała się sukcesem medialnym, dzięki niezwykle widowiskowej parady żagli na Zatoce Gdańskiej. Silny wiatr wydobył z uczestniczących żaglowców, kilku bander, ich całe, majestatyczne piękno.

Tak się złożyło, że byłem wtedy zatrudniony jako asystent przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego tej imprezy, która miała uczcić trzydziestolecie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Do moich obowiązków należały kontakty z brytyjską organizacją Sail Training Association (STA), która zainicjowała i organizowała zloty żaglowców. Odbywały się one później pod nazwą Tall Ships Races.

Brytyjczycy początkowo nie chcieli się zgodzić, aby jedna z dwóch tras regat wiodła do Gdyni. W tej sprawie prowadziliśmy uporczywe negocjacje z Polski, jak i w Londynie. Wreszcie przeważał argument, że uwzględnienie na trasie regat portu kraju zza żelaznej kurtyny zachęci do udziału także żaglowce radzieckie. Pokrycie pewnych kosztów przez polską stronę również było nie bez znaczenia. Mimo wszystko STA wymogło zobowiązanie, że po zakończeniu etapu regat w Gdyni, żaglowce stawią się w Portsmouth, aby wziąć udział w wyścigu do Saint-Malo. Całą oryginalną korespondencję tych negocjacji przekazem parę lat temu Urzędowi Miasta Gdyni.

Sprawozdanie telewizyjne z parady było w gestii Ośrodka Telewizyjnego w Gdańsku (obecnie Telewizja Polska Gdańsk) i nagle, ku memu zaskoczeniu,

redaktor Bohdan Sienkiewicz zwrócił się do mnie, abym poprowadził ową relację telewizyjną na żywo. Musiała spodobać się prezesowi telewizji, Maciejowi Szczepańskiemu, bo wywiedziawszy się od Sienkiewicza, kto zacz i co to jest Bractwo Żelaznej Szekli, które założyłem rok wcześniej w Jastarni na keczu Generał Zaruski, zaproponował mi pracę jako specjalisty od żeglarstwa i wychowania morskiego.

1 października 1974 roku zostałem ulokowany na dziewiątym piętrze, gdzie urzędował sam prezes i miałem dostęp do jego ucha. Karmiłem je relacjami z rejsów wychowania morskiego, jakie prowadziłem na Henryku Rutkowskim (obecna nazwa to Kapitan Głowacki), nawiązania współpracy z brytyjską organizacją Ocean Youth Club (OYC), której jacht Master Builder odwiedził Gdynię i wymieniliśmy jungów. Ale przede wszystkim o potrzebie zbudowania dla Bractwa odpowiedniego żaglowca.

W międzyczasie, telewizyjny magazyn *Latający Holender* z Gdańska stał się audycją Bractwa Żelaznej Szekli i w ten sposób doszło do unikalnego połączenia morskiej audycji telewizyjnej, skierowanej do młodzieży, z możliwością uczestniczenia w rejsach pod żaglami, w tym wypadku na Henryku Rutkowskim, a potem i na innych jednostkach. Ważnym momentem było zaproszenie do Polski Bruce'a Thorogooda, szefa jednego z oddziałów OYC. Na jego zaproszenie Henryk Rutkowski z instruktorami Bractwa odwiedził przedtem ich siedzibę w Brightlingsea-Essex.

Prezes Szczepański wydał na jego cześć cocktail w saloniku na dziewiątym piętrze z obecnością tłumaczki i wypytywał Bruce'a, jak realizowana jest idea wychowania morskiego młodzieży w Wielkiej Brytanii. Z British Council wypożyczyłem dla prezesa świetny dokument o budowie szkunera Winston Churchill, jednego z dwóch siostrzanych statków STA. Obrady kilku typowych brytyjskich dżentelmenów, w jaki najlepszy sposób dać młodzieży zmierzyć się z wyzwaniem morza, musiały zrobić na prezesie duże wrażenie, bo kazał mi wypożyczać ten film parę razy. Na razie jednak nie było poważnych dyskusji, jaki miałby być ten żaglowiec dla Bractwa, a także nie było na to pieniędzy. Na Operację Żagiel w roku 1976 w Nowym Jorku telewizja wyczarterowała jacht Leonid Teliga, na którym popłynąłem z kilkoma działaczami Bractwa. Na trasie z Nowego Jorku, przez Wielkie Jeziora do Nowego Orleanu spotkaliśmy się z Polonezem, którym żeglował Krzysztof Baranowski z rodziną. Zaczęliśmy rozmawiać o jego ewentualnej współpracy z Bractwem, a dokończyliśmy te rozmowy u nas w domu, wiosną 1977 roku. Krzysztof przyjął moje zaproszenie do współpracy, a ja zobowiązałem się do załatwienia formalności z prezesem, czyli umowę o pracę w Telewizji Polskiej. I taką mu załatwiłem.

Po niedługim czasie, ku zaskoczeniu uczestników kolejnego zebrania kapituły Bractwa, Krzysztof przedstawił nam Zygmunta Chorenia, a ten

rozwinął na pulpicie stojaka plany barkentyny. Jak się potem okazało, była to późniejsza Pogoria. Rola Baranowskiego w powstaniu Pogorii polegała na przyspieszeniu realizacji całego pomysłu. Znalazł się nagle projekt żaglowca i zgoda stoczni w Gdańsku na jego budowę, bo przymierzano się do budowy następcy Daru Pomorza i chciano zebrać doświadczenia na mniejszej jednostce. Natomiast pieniądze pojawiły się w prawie cudowny sposób w 1979 roku, kiedy telewizja otrzymała specjalny fundusz ze Skarbu Państwa na relacjonowanie wizyty Ojca Świętego. Funduszu w całości nie wydano i z tych środków sfinansowano budowę Pogorii. Potem w stosunku do prezesa wysunięto zarzuty kryminalne, a żaglowiec został przekazany PZŻ. Ale to już inna historia.



*Kpt. A. Jasser na „Rutku” w Londynie, prezentuje Bractwo Żelaznej Szekli przedstawicielowi STI.  
Zbiory Autora*

\* \* \*

Bractwo Żelaznej Szekli zostało założone w kubryku żaglowca Generał Zaruski w 1973 roku podczas jednego z rejsów morskiego szkolenia młodzieży. Celem działalności Bractwa, jako klubu żeglarskiego, stało się rozwijanie pomysłowości oraz aktywności i zaangażowania młodzieży przez kontakt z morzem. Wzorem działalności – tradycja i praktyka wychowania morskiego, rozpoczętego przez Związek Harcerstwa Polskiego za czasów Mariusza Zaruskiego i, działające w pierwszym okresie powojennym, Państwowe

Centrum Wychowania Morskiego, z którego wywodziły się najlepsze kadry polskiej gospodarki morskiej.

Jako szczególne założenia wychowawcze uznano: szacunek i przywiązanie do polskiej bandery, budzenie dumy z sukcesów Polski na morzu, przez poznawanie morskich tradycji i osiągnięć, propagowanie zawodów związanych z gospodarką morską, tradycji polskiej marynarki wojennej i handlowej oraz żeglarstwa. Stwarzanie możliwości wykazania się odwagą, przedsiębiorczością i zaradnością przez uczestnictwo w pracy na żaglowcu, nauki współżycia w kolektywie i wyrabiania zdolności przywódczych, stwarzanie możliwości spełnienia marzeń o wielkiej przygodzie morskiej. W centrum zainteresowania była młodzież niemająca dotychczas kontaktu z morzem, która dzięki programowi telewizyjnemu *Latający Holender* i Bractwu widziała je po raz pierwszy, próbując na wstępie, czy naprawdę jest słone. Przedmiotem szczególnego zainteresowania byli, jak zwykle, okularnicy.

Bazą działalności Bractwa stała się Jastarnia, gdzie korzystano z gościnności Ośrodka Szkolenia Morskiego LOK. Rejsy żeglarskiego wychowania morskiego rozpoczęły się w 1973 roku na Generale Zaruskim. Kolejne trzy lata to eksploatacja Henryka Rutkowskiego, kecza przebudowanego z kutra rybackiego B-12, noszącego dziś imię Kapitan Głowacki.



Red. B. Sienkiewicz, twórca programu telewizyjnego „Latający Holender”.

Zbiory Autora

Wówczas *Rutek* był jednostką zadbaną, ale leciwą. Nie miał żadnych luksusów, komfortów, nowoczesnej techniki. Prosty żeglarski kubryk, brak prysznic, w kambuzie tańczący na płycie gar i do tego kapitan Adam Jasser, uroczy ale z opinią jednego z tych, co to dwieście lat wcześniej wozili z Anglii do Australii skazańców na osiedlenie. Po sprzedaży *Rutka* przez PZŻ korzystano z wielu czarterowanych jachtów: między innymi Jan z Kolna, Wielkopolska, Wiatr, Chrobry, a także mniejszych jednostek: Carina, Nefryt, Rambler, Crescent. W 1980 roku podniesiono biało-czerwoną banderę na barkentynie Pogoria, zbudowanej przez Komitet ds. Radia i Telewizji, specjalnie dla celów wychowania morskiego młodzieży, rozpoczynając tym samym nowy etap działalności *Latającego Holendra*, oparty teraz o pokład własnego żaglowca.

Fragment tekstu *Dokąd płynął Latający Holender*, autorstwa Bohdana Sienkiewicza

## Summary

### *I had the bosses' attention*

The father of Polish yachting and initiator of the first Polish sailing organization (The Brotherhood of the Iron Shackle) describes his work for Polish National TV during the communist regime. He recalls the struggle of building STS Pogoria, conflicts between constructors, and challenges securing the financing for this project. He also describes his negotiations with the head of Polish TV, who was a leading figure in the STS Pogoria project.



Marek Kleban

### ***Co zobaczysz – morda w kubel***

W 1979 roku pracowałem w Delegaturze Zjednoczenia Okrętowego w Katowicach, gdzie pełniłem funkcję inspektora ds. kooperacji. Jak w wielu biurach w tamtym czasie, także w naszym, zwykle nic specjalnego się nie działo, poza częstą dyskusją, gdzie za baltonowską flaszkę można zatankować do pełna. Pewnego jesiennego dnia, gdzieś koło południa KBKAKM seriami zaczął pluć *tajemnicami*. Pani Frida, bo tylko ona była upoważniona, pobrała od sekretarki z kasy pancерnej specjalny zeszyt, w którym zanotowała skrupulatnie godzinę i na czyje polecenie pobrała klucz do pomieszczenia, w którym tłukł ciągle teleks. Po chwili zaniósła wydruk do szefa.

Po jakiejś godzinie szef woła mnie do siebie. Pyta krótko i zwięźle:

– K...! Co jest z SG dla B79 w N6?

Zmieszany, zgodnie z prawdą, odpowiadam, że pierwszy raz słyszę o tej jednostce, a *Cegielski* wywiązuje się z terminów dostaw silników.

– Sprawdź to i zapier... do Poznania – zakończył jak zwykle, krótko i zwięźle.

Szef to Antoni L., najstarszy stoczniowiec, jakiego poznałem. Pochodził z gdyńskiej rodziny. Podczas wysiedlania gdynian w 1939 roku zawieruszył się gdzieś мамie i Niemcy capnęli go do obozu, a potem zmusili do pracy w gdańskiej stoczni Danziger Werft, w której pracował do końca wojny. Zaraz po wojnie, w przyszłej stoczni gdańskiej, zanim wybudowano Sołdka, montowano tam ciągniki, parowozy i samochody przysyłane

przez UNRA do Polski. Gdy rodzina Antoniego wróciła do Gdyni, zgłosił się do odbudowy stoczni gdyńskiej, zniszczonej nalotami w 1943 i 1945. Pracował w niej na wszystkich stanowiskach, od montera do budowniczego. Nie miał wykształcenia, twierdził, że w tamtych czasach nie było mu potrzebne. Był niezastąpiony, do czasu.

Stoczniovcy odkrywali nowe technologie, sprzęt itd. Nie wiadomo było, co robić z człowiekiem, który całe życie przepracował w stoczni i wiedział o niej wszystko, a i znał wszystkich. Miał żonę Ślązacczkę, więc oddelegowano go do pilnowania spraw stoczniovcych na Śląsku. Latem 1966 roku został dyrektorem Delegatury Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego w Katowicach. W tamtych czasach była to bardzo pomocna placówka, załatwiała wszystkie sprawy w systemie *têt-à-têt*, związane z kooperacją, pomiędzy stoczniami a zakładami na Śląsku. Ja znalazłem się tam pół roku później. Odnosiłem pewne sukcesy, miałem własny magazyn *small corruption set's*, mocną głowę i udawałem, że znam się na wszystkim. Ale to inna historia.

Delegatura działała od lat sześćdziesiątych, zatrudniając około 8-10 pracowników, ale tylko nas dwóch widziało statki i stocznie.

Stocznia Gdańska im. Lenina, w nomenklaturze przemysłu stoczniovcego oznaczona jako N6, zamawiała na statki silniki SG, produkowane z reguły w *Cegielskim* lub u siebie. Miała własny zakład budowy silników S5, ale z uwagi na SG czekał mnie wyjazd do Poznania. Postanowiłem sprawdzić u źródła, o co chodzi. Zamówiłem międzymiastową u pani Basi w centrali, którą raz w miesiącu odwiedzaliśmy z węgorzem i rybką, aby mieć możliwie szybkie połączenie telefoniczne. Jeszcze tego samego dnia, po 45 minutach dostałem połączenie z szefem kooperacji stoczni. Był nim Marian S. Gdy zadałem mu pytanie, o co chodzi z SG dla B79, powiedział, że nie może rozmawiać na ten temat przez telefon i mam przyjechać do Trójmiasta, bo to pilna sprawa i wszystko wyjaśni mi na miejscu.

– I jeszcze jedno, weź delegację na dłużej, będziesz musiał jechać do Warszawy – dodał.

Nie oponowałem, fajnie było wyrwać się z Śląska do Trójmiasta, a z tą Warszawą to pewnie coś mu się pokręciło, ale tym się nie przejmowałem.

Marian S. był żeglarzem, którego dobrze znałem jeszcze z lat sześćdziesiątych. W tym czasie grałem w piłkę na boisku Szkoły Podstawowej nr 14 w Gdyni, tam, gdzie dzisiaj jest parking przy domu handlowym Batory, ale częściej kręciłem się przy Jacht Klubie Morskim Gryf. Zimą graliśmy tam w ping-ponga, a w lecie uprawialiśmy żeglugę, śróbkując na ciekącym bączku pomiędzy resztkami falochronów basenu jachtowego. Kto pamięta, co to jest śróbkowanie?

W zamian za pomoc przy pracach konserwacyjnych nierzadko



*Kadłub Pogorii na wodzie.*

Fot. A Gosk

zabierano nas na rejsy po Zatoce Gdańskiej, na którymś z jachtów. Marian był w maszoperii, opiekującej się klubową Andromedą. Wówczas była to cudowna jednostka i każdy chciał na niej się znaleźć. Zabierano nas, trzynasto- i czternastolatków nie bez kozery. *Wilki morskie* (25-35 lat) często zapraszały bowiem na rejsy po zatoce wczasowiczki, a przy zanikającej bryzie powrót do basenu czasem kończył się nad ranem. Silniki były rzadkością, a ich sprawność również pozostawiała wiele do życzenia, więc w mesie pod pokładem, gdy opowiadano mrozące krew opowieści morskie, ktoś musiał stać *na sterze*.

Nie rozumiałem, dlaczego adeptki żeglarstwa wołały piszczeć pod pokładem, niż podziwiać zachód słońca. Nigdy nie rozumiałem kobiet. Na wachcie zostawałem sam do czasu, gdy w jakiś cudowny sposób uruchamiano silnik.

Po przyjeździe do Gdyni umówiłem się z Marianem w domu, u moich rodziców. Przywiozłem krupnioki i nieznanie wtedy na Wybrzeżu francki, dzisiejsze frankfurterki. Gorol przyniósł butelkę zdobycznego jarzębiaku, a ja własny wyrób z kukulek. Pogadaliśmy, popiliśmy, zagryźliśmy i zabrakło. W kącie za szafą stały nalewki, wyroby mojej babci. Wybraliśmy tę w butelce po napoleonie. Była mocna, na spirytusie, ale smakowała paskudnie.

Mariana po północy odprowadziłem do *kolejki*. Obudziłem się z potężnym kacem i dziwnym smakiem w ustach. W kuchni babcia robiła

awanturę ojcu, bo łamało ją w kościach, a ktoś schował jej bursztynowy płyn do nacierania na reumatyzm, który dostała od księdza. Nie mogła go znaleźć. Mimo moich 73 lat, na reumatyzm do dzisiaj nie narzekam.

Jadę do stoczni. Marian na początek wypytywał, co wczoraj piliśmy, bo nie pamiętał i dziwnie mu się odbija. O poszukiwaniach babci nie wspominałem.

Najpierw mnie zobowiązał do top secret, pokazując papier od I sekretarza zakładowej organizacji partyjnej. I ostrzegł, że, co zobaczę, to morda w kubel.

Prowadzi mnie na teren dawnej Stoczni Cesarskiej i pokazuje B79. Do niego potrzebuję SG i to szybko!

Budowano ją w tajemnicy. Ponoć taką obietnicę złożyli ówczesnemu prezesowi telewizji, Maciejowi Szczepańskiemu, Zygmunt Choreń, Krzysztof Baranowski i dyrektor stoczni Klemens Gniech.

A co z Warszawą – może ktoś zapytać. A no pojechałem do Woli z węgorzem i łososiem bałtyckim. Nie wziąłem dorsza, bo był wtedy najtańszą rybą i mało kto ją jadł, częściej karmiono nim zwierzęta na fermach. No i silnik dostarczono w ciągu dwóch tygodni.

Pierwszy silnik SG na B79 to był Wola Henschel H12 o mocy 228 kW, produkowany w Zakładach Mechanicznych Wola w Warszawie. Pewnie mało



*Pierwszy silnik na Pogorii. Wola Henschel H12.*

Źródło: [www.sprzedajemy.pl](http://www.sprzedajemy.pl)

kto wie, że silniki te były także montowane w rosyjskim czołgu T-34 ze względu na swoją prostotę i niezawodność, a przede wszystkim na ich głośność. Czołg miał być głośny i przerażać nie tylko wyglądem. Po wojnie zmodernizowane, napędzały wiertnice do poszukiwania gazu i ropy we wszystkich krajach byłego Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich.

### Summary

#### *For your eyes only*

The head of the STS Pogoria's Ship-owner Office describes his first impression of the boat, and his endeavours securing equipment for the boat - including the engine. He recalls the mysterious labelling of construction activities in an attempt to keep the project secret from the public. He also describes the great engagement of shipyard workers in order to make the project happen despite all odds.



*W pamięci kapitanów*



Henryk Czerniecki

***Kto się dorszem urodził, ten łososiem nie padnie***

***Zmieniają się kapitanowie, zmieniają się załogi, ale bosman od lat jest niezmiennie ten sam. Jak trafiłeś na Pogorię?***

Pracowałem w żaglowni Intersteru, który był armatorem Pogorii jako gospodarstwo pomocnicze Polskiego Związku Żeglarskiego. W 1984 r. przygotowywaliśmy się do uszycia nowego kompletu żagli przed kolejnym rejsiem Pogorii w świat z kanadyjską szkołą pod żaglami Class Afloat. Wysłano mnie na statek, żebym popłynął do Świnoujścia i w morzu przyjrzał się, jak pracują żagle. Z dokumentacją i workiem żeglarskim przyjechałem do Gdyni. Pogoria stała w Basenie Prezydenta. Miałem zgłosić się do kapitana Marczaka, którego poznałem już wcześniej. Wszyscy dookoła mówili, że to groźna postać. Powitał mnie krótko i polecił chiełkowi Jasiowi Tramerowi, by odprowadził mnie do miejsca zakwaterowania. Okazało się, że nie jestem przypisany do żadnej wachty. Mam się po prostu wszystkiemu przyglądać. Załoga zawodowa na początku myślała, że jestem z grupy harcerzy, którzy akurat tam byli, ale szybko wyprowadzono ich z błędu. Ktoś powiedział, że przyjechał *ekspert od żagli*. Ja, młody chłopak – 24 lata – przyjąłem to z obawą. Ekspert od żagli brzmiało poważnie, ale co było robić? Niech będzie. Zakwaterowano mnie u bosmana Witka Zamojskiego na rufie, w kabinie dwuosobowej. Z początku czułem się niezręcznie, bo przecież on tam mieszkał, wchodziłem więc

w jego prywatne życie. Moje wątpliwości były bezpodstawne. Witek okazał się wesołym, otwartym człowiekiem. Przegadaliśmy całą noc. Następnego dnia najpierw szkolenie, potem brasowanie. Włączałem się do zajęć na pokładzie, bo ja lubię być w ruchu. Taki jestem – pomagałem. Witek się z tego śmiał, mówiąc, że ja się rwę do pracy, chociaż nie muszę, a marynarze odwrotnie. Przekonałem się wtedy, że przebrasowanie to nie taka łatwa sprawa, trzeba do tego trochę siły. Przyglądałem się stawianiu żagli i już wtedy widziałem, że niektóre rzeczy można by usprawnić. Cały czas jednak sądziłem, że skoro ktoś to tak wymyślił, to tak musi zostać. Pech chciał, że jeden z oficerów, zeskakując z dachu nadbudówki, złamał sobie rękę i trzeba było na jego miejsce kogoś znaleźć. Wtedy na Pogorii była taka hierarchia: oficer wachtowy, asystent oficera wachtowego, starszy wachty i dopiero reszta wachty. Dziś struktura nie jest tak rozbudowana. W wyniku zmian, które nastąpiły po tym wypadku, wskoczyłem na miejsce starszego wachty. No i zaczęła się praca. Bardzo mi się to podobało, wiatru było sporo, praktycznie cały czas żeglowaliśmy. Po wyjściu na Bałtyk załoga się trochę pochorowała, tak że na jednej wachcie musiałem przez całe cztery godziny stać za sterem. Jakoś od razu zaczęło mi to wychodzić. Kapitan Marczak patrzył i w swoim stylu mówił: *No, do roboty dla pana nic nie ma, to steruj pan, steruj! I patrz pan na te żagle*. Jazda była ostra do samego Świnoujścia. W powrotnej drodze znów wziąłem się do sterowania. Gdy kończyła się moja wachta, przeważnie następowało zrzucanie żagli, więc po czterech godzinach pracy zostawałem z następną wachtą na klarowanie. Miałem jednak zakaz wchodzenia na maszty. Ze względów bezpieczeństwa i z troski o pracownika mój dyrektor Janusz Zawadowicz, który też płynął w tym rejsie, zabronił mi wchodzenia do góry.

### *Byłeś zbyt cennym pracownikiem dla Intersteru?*

Chodziło o to, żeby się nic nie stało, bo w razie wypadku odpowiadałby za to mój szef, a ja przecież nie przyjechałem na statek, by wchodzić na maszty, tylko obserwować żagle. Patrzyłem więc na te żagle i ciągle myślałem, że musi być tak, jak jest. Wszystko działa, pracuje, więc nie ma co zmieniać.

### *A jak odbierałeś samą Pogorię?*

Dziwiłem się, ile pracy ma załoga stała, mimo że statek miał dopiero cztery lata. Roboty w części hotelowej i na pokładzie było sporo. Bosman Witek miał pomocnika, z którym cały czas usuwali różne techniczne usterki. Do działu maszynowego mnie nie dopuszczono, mogłem tylko z porozmawiać z mechanikami. Jednym z nich był obecny dyrektor STAP Marek Kleban.

Wtedy się poznaliśmy. Maszynę znałem więc tylko z opowieści i przeglądania instrukcji.

*Rejs się skończył, trzeba było wracać do szarej rzeczywistości?*

Nie mogłem się odnaleźć, ale musiałem wziąć się w garść, bo do zrobienia były nowe żagle dla Pogorii. Zaczęliśmy je szyć według istniejącej dokumentacji. Na rejowych umieszczaliśmy jeszcze niebieskie szkle Bractwa Żelaznej Szekli. Nie proponowałem zbyt wielu zmian, bo wciąż mi się wydawało, że musi być tak jak w papierach. Nowością było użycie woskowanych nici produkowanych w Japonii. Dzięki woskowi mniej się wyplatały. Wpadliśmy na pomysł, że będziemy je malowali cyjanopenem. To był taki klej popularny wśród modelarzy. Poszliśmy na zakupy do składnicy harcerskiej przy ulicy Władysława IV w Gdyni. Patrzyli na nas dziwnie, bo modelarze zwykle kupują po małej buteleczce, a my wykupiliśmy cały zapas. Uszyte żagle rozkładaliśmy na trawniku i malowaliśmy szwy cyjanopenem. Gdy po dwóch latach wróciły do żaglowni, praktycznie nie było przetarć, a nitka w ogóle się nie wyplatała. Gdybyśmy szyli te żagle dla jakiegoś klienta z zewnątrz, to bylibyśmy stratni, bo nie zarobiliśmy na remoncie. Zbyt dobre szycie żagli nie popłaca! Na szczęście te żagle szyliśmy dla Pogorii, więc właściwie dla siebie. Sytuacja była więc inna.

*Pogoria popłynęła w rejs z Kanadyjczykami, a ty zostałeś w kraju.*

Wciąż jednak miałem kontakt ze statkiem, bo jeździłem na naprawy, konserwacje, malowanie, wymiany lin. Wtedy dokładniej zapoznałem się z takielunkiem. Ciągłe się przyglądałem i miałem już nawet pomysły na zmiany, ale zawsze była bura. Mówili, że skoro tak to zostało wymyślone przez żeglarzy – ludzi, którzy się na tym znają – to tak musi być. Wtedy przez myśl mi nie przeszło, że kiedyś będę bosmanem na Pogorii, a potem nawet kapitanem.

*Nie powiedziałeś jeszcze, jak to się stało, że trafiłeś na Pogorię na dobre.*

Cały czas coś mnie na Pogorię ciągnęło. Naprawy, szycie żagli, gdy statek szedł do stoczni, to mnie ściągano. W przerwach między dłuższymi rejsami z kanadyjską szkołą pod żaglami Pogoria była wynajmowana niemieckiej firmie. Pływała na Kieler Woche i podobne imprezy. Jako członek załogi brałem udział w tych rejsach, więc sporo czasu na Pogorii spędzałem. W 1991 r. Andrzej Straburzyński zaproponował, żebym został bosmanem do czasu

kolejnego rejsu z Kanadyjczykami. Zgodziłem się, w zakładzie pracy nie byli zadowoleni, ale jakoś to przeboleli. Kiedy byliśmy na Kieler Woche, Andrzej zapytał, czy nie popłynąłbym z nim na tę szkołę kanadyjską na dziewięć miesięcy do RPA. Po powrocie Pogoria popadła w kłopoty, stanęła w Trzebieży, moja firma Interster się rozpadła, więc zarejestrowałem się jako bezrobotny i łapałem fuchy, pływając na różnych statkach. W 1993 r. zadzwonił do mnie Andrzej Marczak. Oznajmił, że trzeba zabrać Pogorię z Trzebieży do Gdyni na remont, bo powstała Gdyńska Fundacja Żeglarska. Z ludźmi z tej fundacji przeprowadziliśmy statek do stoczni w Gdyni. Po remoncie GFŻ nas zatrudniła, ale tylko do końca sezonu. W październiku 1993 r. rozwiązano z nami umowy, bo Pogoria zimę miała spędzać w porcie. Ponownie musiałem szukać pracy gdzieś w świecie. W 1995 r., znów dzięki Andrzejowi Marczakowi, wróciłem na Pogorię. Spotkałem go w firmie budującej jachty, zorganizował mi rozmowę z Markiem Klebanem, który wtedy był już dyrektorem biura armatorskiego STAP. Dostałem propozycję etatu na Pogorii. Żona nie chciała, żebym znów się w to pakował, jednak po okresie bujania się po różnych łajbach wiedziałem, że Pogoria najbardziej mi odpowiada. Znam ją, wiem, na co ją stać – ma dużą dzielność morską i można się na niej cieszyć z żeglarstwa. Wychodzi na to, że każde lanie gdzieś w świecie przybliżało mnie do Pogorii. Wróciłem i już zostałem.

### *Od 1995 r. jesteś już na Pogorii na stałe?*

Praktycznie tak. Dojrzałem do tego, by powiedzieć, że to jest moje miejsce. Praca tu daje mi frajdę, lubię towarzystwo ludzi wokół. Po co więc szukać nowego ogrodu, w którym dopiero trzeba by zacząć sadzonki? Kto wie, co by z tego wyrosło?

*W drodze do RPA po raz pierwszy przekraczałeś równik, więc musiałeś przejść chrzest morski.*

To było na Oceanie Indyjskim. Nadali mi imię Piktora, za czym kryje się zabawna historia z wcześniejszej części rejsu. Pewnego razu zapowiedziałem, że idę malować. Przygotowałem farby, rozpuszczalniki, lakiery. Było dość gorąco, musiałem się jakichś oparów nawdychać. Zrobiło mi się słabo, więc położyłem się spać. Widząc mnie w koi, Tonio Brancewicz powiedział: *O! Heniek maluje!* I potem już zawsze gdy spałem, ludzie mówili, że Heniek maluje. Gdy przed chrztem równikowym wymyślali z Wojtkiem Jacobsonem imiona, wybrali dla mnie tego Piktora z konstelacji Malarza. Ponoć sprawdzili, że taka konstelacja naprawdę istnieje. Chrzest odbył się na Oceanie

Indyjskim. Płynęliśmy z kanadyjską młodzieżą, która też wcześniej równika nie przekraczała. Najpierw z braku ochrzczonych poprzebierali nas za diabły, a potem ci świeżo ochrzczeni chrzcili kolejnych. Dlatego trzeba było uważać, żeby za bardzo się w rolę diabła nie wczuwać i nie wyżywać, bo to się potem mogło zemścić. Kij ma dwa końce. Zabawa była przednia, chociaż założeniem było, że robimy wszystko bezpiecznie i *na czysto*, bo mieliśmy mało wody, a przelot do Mombasy długi. Drugi chrzest wypadł podczas powrotu, na Oceanie Atlantyckim. Mieliśmy tam grupę 25 osób do ochrzczenia.

*Wtedy to już można było się wyżyć?*

W granicach rozsądku. Mnie akurat to nie dotyczyło, bo jako organizator imprezy nie byłem przebrany za nikogo. Byłem w grupie witającej z kapitanem święte króla Neptuna.

*Jesteś znany z wielu różnych powiedzonek i sentencji. Właściwie na każdą okoliczność masz jakieś powiedzenie. Które jest twoim ulubionym?*

*Prawa burta jest tam, gdzie mnie nie ma.* Ludziom na morzu z braku punktów odniesienia mylą się prawa i lewa strona. Żeby im jakoś pomóc, w zależności od tego, gdzie akurat stoję, mówię *Prawa jest tam, gdzie mnie nie ma* albo *Prawa jest tam, gdzie jestem*. A druga sentencja to: *Kto się dorszem urodził, ten łososiem nie padnie*. Stała się znana, bo Szkle Kontaktowym zacytował ją redaktor Jerzy Iwaszkiewicz, który wcześniej z nami płynął. Do teraz, gdy tylko pisze coś o wodzie, wraca do tego powiedzenia. Kiedyś napisał, że myślał, że jest łososiem, ale mu bosman Henryk pokazał, że jest tylko dorszem. Są jeszcze inne powiedzonka. Jedno skądś przejąłem: *Mózg jak pół wiadra, a używasz tylko rączki*. Drugie urodziło się, gdy żeglowaliśmy w rejsie czarterowym z grupą niemiecką. Tak mi się powiedziało po niemiecku: *Das ist keine Sanatorium, das ist Arbeitslager*. Tekst rozszedł się po pokładzie i bardzo się tym Niemcom spodobał. Nie jest to może poprawne politycznie, ale to przecież były żarty.

*Skoro mowa o żartach, padłeś kiedyś ofiarą jakiegoś dowcipu na Pogorii?*

Kiedyś na Atlantyku wymienialiśmy gordingi. Włączyłem lutownicę w klasie (tak nazywa się pomieszczenie na Pogorii, w którym odbywają się lekcje, spotkania i wieczory przy gitarze – przyp. KR) i poleciłem załodze *zrobić opaski, a końce zatopić*. Chodziło mi o to, żeby końce lin opalić i zatopić lutownicą na gorąco. Zająłem się czymś pod pokładem, po jakimś

czasie wychodzę na górę, patrzę, a wszystkie liny do obsługi żagli rejoych mają nowe opaski, ale ich końce pływają w morzu. Pytam *Co to jest?*, a oni w śmiech i mówią, że przecież sam kazałem końce zatopić. Muszę przyznać, że żart był przedni. Kolejna sytuacja to już na pewno nie był żart, tylko niezrozumienie. Powiedziałem, żeby wyszorować szoty grotsztaksla. Jak się okazało, załoga wyciągnęła szoty z żagla, położyła je na pokładzie i zabrała do ich mycia twardą szczotką z wodą i płynem. *Co robicie?* – pytam. *No, kazałeś wyszorować, to szorujemy.* Nie przypuszczałem, że nie rozumieją tego zwrotu. Wyszorować w slangu żeglarskim znaczy *wyciągnąć*. Od tamtej pory bardzo dokładnie określam wszystkie komendy i albo jestem przy ich wykonywaniu, albo powtarzam kilka razy, używając nazw ogólnych, żeby nie doszło do jakiegoś wypadku.

### *A skąd wzięło się określenie „Babcia” w stosunku do Pogorii?*

Wiele osób się oburza, że Pogoria to nie babcia, że przecież nie jest taka stara, są starsze żaglowce. Ale tu wcale nie chodzi o wiek! Jasiu Jabłoński, który był mechanikiem na Pogorii, przesiadł się później na kanadyjską Concordię i gdy tylko była okazja, to nas odwiedzał. Kiedyś powiedział: *Kurczę, spotykamy się na tej Pogorii jak u babci na imieninach. A do babci przyjeżdża każdy, kto ją naprawdę kocha.* Tak się zaczęło. To było w 1993 r., gdy Pogoria miała 13 lat, więc na pewno nie chodziło o jej wiek. Dlaczego więc babcia? Bo u babci najlepiej. W naszym gronie to funkcjonuje. Pytamy: *Kiedy będziesz na „Babci”?* albo *Kiedy jedziesz na „Babcię”?*

*Jeśli na Pogorii ktoś czegoś nie wie, zawsze może znaleźć odpowiedź u ciebie. Statek nie ma przed tobą tajemnic. Jesteś nazywany „Henipedią”.*

Tak mówią: *Sprawdźmy w Wikipedii Henryka.* Lubię dzielić się wiedzą, prawie nie zamykam drzwi do kajuty, chyba że maluję, czyli idę spać, ale nawet gdy maluję po obiedzie, drzwi mam otwarte. Jeśli ludzie mają pytania, zawsze mogą do mnie przyjść.

### *Masz do ludzi ogromną cierpliwość.*

Bo żeglarstwo i wędkarstwo to sport dla cierpliwych.

### *Nawet do tabaki, którą tak namiętnie zażywasz?*

Do tabaki nigdy nie mam wstrętu, za to żona ma wstręt do mnie

zażywającego tabakę. W domu więc się ograniczam, na Pogorii nigdy. To moje największe nałogi – żeglarstwo i tabaka.

Fragment wywiadu przeprowadzonego przez Krzysztofa Romańskiego. Całą rozmowę opublikowano w książce K. Romańskiego: *Pogoria. Legenda żaglowca*, wydanej w 2020 r. przez Wydawnictwo Nautica.

### Summary

#### *Who was born as cod won't die as salmon*

An engaging interview with a boatswain who has been engaged with STS Pogoria for years, starting his carrier as a sail sewing expert. Henio, better known as Heniopedia, is an expert in everything concerning the STS Pogoria, and famous for his unusual maxims. Henio has been adored by generations of young sailors for his sense of humour and great patience.



Andrzej Marczak

### *Pogoria – szczęśliwa kobieta po przejściach*

*Pana nazwisko w kontekście Pogorii pojawia się niemal od samego początku. Jak zaczęła się pańska przygoda z tym żaglowcem?*

Trochę przypadkiem. Pochodzę z Gdańska, ale pewien okres życia spędziłem w Szczecinie. Przez 15 lat zajmowałem się tam żeglarstwem akademickim, ale potem ożeniłem się z gdańszczanką i wróciłem. W środowisku trójmiejskim czułem się trochę zagubiony, bo nie było mnie w sumie ze 20 lat. Poszukiwałem jakiejś pracy, najlepiej związanej z żeglarstwem. W końcu dzięki zawodowym kontaktom trafiłem do firmy Interster. To było gospodarstwo pomocnicze Polskiego Związku Żeglarskiego. Prowadziłem w Gdyni grupę szkutników, która remontowała jachty dla Yacht Klubu Stal. Przypadkowo dowiedziałem się, że Stocznia Gdańska buduje żaglowiec. Budowa odbywała się po cichu, w dyskretny sposób. Temat mnie zaciekał, udało mi się dostać do stoczni, żeby tę Pogorię zobaczyć. Byłem zaskoczony jej wielkością! Nie spodziewałem się, że to będzie taki duży i względnie nowoczesny statek. Tam spotkałem Krzysztofa Baranowskiego. Kompletował zespół armatorski, który ze strony przyszłego właściciela miał nadzorować budowę. Zgodził się mnie do niego włączyć. Niedługo potem zostałem szefem tego zespołu, który liczył trzy osoby. Był mechanik, przyszły bosman i ja. Krzysztof odgrywał już wtedy rolę bardziej menedżerską, reprezentacyjną. Z początku pracowałem jako wolontariusz. Zatrudniony byłem w Intersterze, a na Pogorii pojawiałem

się tylko z doskoku. Ale w miarę jak budowa się posuwała, było coraz więcej pracy, coraz więcej dostaw. Musiałem się na coś zdecydować. Wybrałem Pogorię. Statek stanowił własność Telewizji Polskiej, która opłacała załogę. Zostałem więc zatrudniony na etat przez TVP na stanowisku starszego oficera. To trwało do czasu przekazania Pogorii Polskiemu Związkwowi Żeglarskiemu w drugiej połowie 1980 r.

### *Pamięta pan moment wodowania?*

Nie było mnie przy tym. Na Pogorii pojawiłem się już po wodowaniu, gdy kadłub stał na wodzie. Natomiast dobrze pamiętam podniesienie bandery i próby morskie, które polegają na sprawdzeniu wszystkiego, punkt po punkcie, według protokołu zdawczo-odbiorczego. Nie chciano się zgodzić, żeby te próby prowadził Krzysztof Baranowski. Urząd Morski od początku kwestionował umiejętności załogi Pogorii – Krzysztofa i moje. Chodziło o to, że nie byliśmy zawodowymi marynarzami, tylko mieliśmy stopnie jachtowe. Dlatego na pierwszego kapitana wybrano Piotra Bigaję, byłego komendanta ORP Iskra. Gdy na pokładzie trwały próby, pod pokładem toczyło się życie towarzyskie. Byli oficjalni goście – przedstawiciele stoczni i armatora, wśród nich Maciej Szczepański. Zrobiła się zakrapiana impreza. W pewnym momencie podpity już Szczepański wręcz zażądał, by Krzysztof poprowadził statek. Odniosłem wrażenie, że on jednak Krzysztofa bardzo ceni. Dziś, po latach stwierdzam, że Pogoria to była jedna z lepszych decyzji Szczepańskiego. Zbudował żaglowiec, który naprawdę przysłużył się młodzieży, zwłaszcza w pierwszych latach. Po próbach cały czas uczyliśmy się statku, a jednocześnie przygotowywaliśmy się do Operacji Żagiel, na którą popłynęliśmy z młodzieżą z domów dziecka – głównie ze Świnoujścia.

### *Jak się sprawowała Pogoria na próbach?*

Umówmy się, zarówno zdający, jak i przyjmujący mieli średnie pojęcie o żaglowcach. Obie strony się uczyły. Zwłaszcza w części żaglowej nie było wiadomo, jak ten statek będzie się zachowywał.

### *Trudno się ją prowadziło?*

Z ciekawością obserwowaliśmy jej zachowanie w różnych warunkach. Patrzyliśmy, jakie żagle dobierać w zależności od siły i kierunku wiatru. Tego wszystkiego trzeba było się nauczyć. Potem, gdy człowiek już do tego doszedł, Pogoria okazała się prosta w obsłudze.

*Kilka miesięcy po powrocie z Operacji Żagiel Pogoria wyruszyła na Antarktydę. Płynął pan jako zastępca kapitana.*

To miała być próba, czy Pogoria mogłaby być statkiem dostawczym i transportowym Stacji im. Arctowskiego. Pomysł księżycowy, ale go realizowaliśmy. To był wspaniały rejs z niewielką, ale udaną załogą. To wówczas pierwszy raz na Pogorii pojawił się Kaziu Robak. Tam się zawiązało robakowe towarzystwo entuzjastów Pogorii. Dzięki nim życie pokładowe było bardzo ciekawe. Ciągłe jakieś gazetki, piosenki, skecze, kabarety urządzali. Robili to z klasą i bardzo sympatycznie. Jeśli chodzi o cel rejsu, to oczywiście Pogoria jako statek dostawczy się nie sprawdziła. Była zbyt wolna i nie miała przestrzeni ładunkowej, żeby można było cokolwiek sensownego dostarczać na tę stację. Z pobytu na Antarktydzie zapadł mi w pamięć jeden zabawny obrazek. Tankowaliśmy wodę spod lodowca, z takiego dość głębokiego jeziora. Połączyliśmy wszystkie nasze węże i pompą zasysaliśmy wodę. My się uwijamy, a obok nas stoi rząd pingwinów. Takich dużych antarktycznych pingwinów królewskich. Stały tak i się na nas patrzyły. Ten widok to było coś niesamowitego. Okupiliśmy to potem ciężką pracą, bo trzeba było wszystkie zbiorniki wody otworzyć i oczyścić. Okazało się, że nasza pompa zasysała spod lodowca wodę razem z piachem. Ale musieliśmy to zrobić, ponieważ była to jedyna możliwość zatankowania słodkiej wody.

*Droga powrotna z Antarktydy nie przebiegła tak, jak planowaliśmy.*

No niestety. Mieliśmy wypadek na Łabie na podejściu do Hamburga. Wiele razy potem o tym myślałem. Byłem wtedy na mostku razem z Krzysztofem i Dariuszem Boguckim. Każdy z nas zajmował się czym innym. Dariusz prowadził wachtę, Krzysztof siedział przy radarze, a ja nad mapą. Ponieważ miałem nakresy drogi robione bardzo dokładnie, wiedziałem, że w naszym kierunku idzie statek. Mgła była jak cholera, nie widziałem ekranu radarowego, nie widziałem tego statku, ale wiedziałem, gdzie jesteśmy. Cały czas ze sobą rozmawialiśmy, Krzysztof mówił, co widzi na radarze. Złożyłem to sobie w całość z tym, co miałem na mapie, i byłem przekonany, że tam musi być statek. Sugerowałem Krzysztofowi, żebyśmy odchodzili od tego echa, bo mi się wydawało, że to echo statku. To się potwierdziło. Ale oni na tym Popławskim nie nadawali sygnałów mgłowych i się zderzyliśmy.

*Oceniając tę sytuację po latach, Kapitan Baranowski stwierdził, że mimo wszystko dobrze się stało, że skręcił w lewo. „Skręt w prawo spowodowałby kolizję burtami, a zdercie cienkiej stali z lewej burty spowodowałoby*

*natychmiastowe zatonięcie Pogorii, tak jak to się wydarzyło na Titanicu”.*

Nie będę tego komentował.

*Pogoria wróciła do Gdyni o własnych siłach, lecz uszkodzona. Została bez bukszprytu i bez kapitana, bo Krzysztof Baranowski został pozbawiony prawa wykonywania funkcji kapitana statku przez dwa lata. Pogorię poprowadził Janusz Zbierajewski, a w kolejnym sezonie kapitanem został pan. Nie było obaw?*

Frustracja przyszła szybko, głównie z powodu stanowiska Urzędu Morskiego. Zwłaszcza po naszym wypadku i po późniejszym wyroku Izby Morskiej wśród urzędników zapanowało triumfalne przeświadczenie, że tak to się kończy, gdy statek trafia w ręce amatorów. Postanowiłem w związku z tym, że nie będę mi podskakiwać. Zapisalem się do Wyższej Szkoły Morskiej i skończyłem ją wieczorowo.

*Czyli dzięki Pogorii zdobył pan nie tylko doświadczenie, ale też edukację i uprawnienia?*

Akurat ta szkoła nic mi nie dała. Poza tym papierem oczywiście.

*Ale nikt już nie mógł kwestionować pana prawa do prowadzenia Pogorii. Zaczął się dla pana okres kapitański.*

Przez jakiś czas musiałem być mentorem Krzysztofa, gdy odbywał tę dwuletnią karę. Postanowiliśmy w ogóle nie wydawać sobie poleceń. Każdą sytuację omawialiśmy. Potem Krzysztof zabrał Pogorię na dziewięć miesięcy na Szkołę pod Żaglami. Ja nie popłynąłem, to był jego rejs. Zresztą ja w tych wszystkich imprezach Krzysztofa z założenia nie brałem udziału, bo to się kłóciło z moim poglądem na eksploatację Pogorii. Nie podobało mi się, że mała grupka zabiera statek na rok, a reszta w tym czasie nie może z niego korzystać. Oczywiście te długie rejsy były ciekawe, miały świetnie dobraną trasę, ale jednak były dla kilkudziesięciu wybranych. W tym różniliśmy się poglądami. Później dobrze poznałem mechanizm szkół pod żaglami, gdy przez długie lata byłem kapitanem Concordii. Ale u Kanadyjczyków to było jednak coś innego. Ich statek został zbudowany specjalnie do tego programu, więc trudno było mieć pretensje do właściciela, że nie chce go udostępniać pro publico bono. Natomiast Pogoria była budowana w innym celu – dla polskiej młodzieży, czego starałem się tego trzymać i co chciałem

egzekwować. Nie miało to wpływu na naszą znajomość. Szanujemy się nawzajem, bardzo go lubię, ale gdy się widzimy, to nie padamy sobie w objęcia. Uważam, że to dzięki niemu w ogóle Pogoria powstała, bo to on namówił do tego Szczepańskiego. Krzysztof potrafi realizować idee, które wyznaje. Poznaliśmy się, gdy byłem jeszcze działaczem szczecińskiego AZS. Miałem pod opieką jacht Nadir, który mi bezczelnie zabrano, żeby Krzysztof mógł się przygotować do samotnego rejsu przez Atlantyk. To było jeszcze na długo przed Polonezem. Później nasze drogi ciągle się przeplatały. Musiałem uznać, że jeśli chodzi o pozycję w polskim żeglarskim, Baranowski jest o wiele wyżej ode mnie. Nie miałem o to żadnej pretensji. Wiedziałem, że jestem od innych celów i nadaję się lepiej do innych zadań.

### *Wróćmy do Pogorii.*

Dla mnie najciekawszy czas zaczął się, gdy nawiązaliśmy kontakt z Kanadyjczykami. Pierwsze szkoły Class Afloat to było całkowicie nowe doświadczenie. Kontakt z zupełnie innym rodzajem młodzieży, z bogatszych środowisk, nienawykłej do drylu. Ale też kontakt z jej nauczycielami, którym musiałem wytłumaczyć, że są sytuacje, kiedy ważniejsza od zajęć dydaktycznych jest obsługa statku. Wkrótce ustalił się system, który zakładał, że jeden semestr uczniowie będą uczyć się na Pogorii, drugi spędzą w normalnej szkole. Terry Davies, założyciel i właściciel Class Afloat, po kilku edycjach doszedł jednak do wniosku, że Pogoria jest za mała. Aby projekt spinał się finansowo, potrzebna była większa jednostka dla większej grupy. Dlatego zaczął budować Concordię.

*Prowadził pan Pogorię w rejsie dookoła świata w latach 1987–1988. W literaturze i w prasie jest jakoś mało informacji na ten temat. Tak jakby nie było się czym chwalić, bo to dokonanie kanadyjskie, chociaż na Pogorii.*

To był pomysł Kanadyjczyków. Pod względem żeglarskim rejs był dość łatwy, prostą trasą, nic specjalnego się nie działo. Miałem znakomitą załogę. Lech Soroka, pierwszy dowódca ORP Iskra był wówczas u mnie pierwszym oficerem.

*Batory był nazywany szczęśliwym statkiem. Pogorię też by pan tak określił?*

Pływa już od 40 lat. Przez ten czas różni amatorzy starali się ją utopić, a ona wciąż się nie daje. No to jaki to może być statek? Szczęśliwy! Kobieta po przejściach. Chociaż zdarzały się trudne chwile. Mnie się zdarzyło stracić

człowieka. Ale to nie było w warunkach morskich, lecz w porcie. To była próba napadu rabunkowego, która skończyła się tragicznie. Staliśmy w Montego Bay na Jamajce, gdzie czekaliśmy na zmianę załogi. Był 18 grudnia 1989 r. Moja załoga miała odlecieć do kraju, a na jej miejsce mieli przyjechać Kanadyjczycy, by już po Świętach popłynąć na semestralny rejs. W porcie w Montego Bay jest specjalna strefa statków pasażerskich, chroniona wysokim ogrodzeniem. Tam cumowaliśmy, ale mimo to jakiś tubylec z bronią wszedł na statek, który był prawie pusty. Nie wiem, czego on szukał. Wachtowy siedział na górze w klasie. Tubylec nie znał statku, potknął się i narobił hałasu. Nasz lekarz, Szymek Juzwa, otworzył drzwi, by zobaczyć, co się dzieje. Napastnik zaczął uciekać, ale jeszcze się odwrócił i do niego strzelił. Pogotowie przyjechało niemal natychmiast, zabrali Szymka do szpitala, ale już go nie odratowali. To był świetny chłopak. Wcześniej na maleńkiej wyspie na Malediwach, gdzie staliśmy na kotwicy, on przebadał wszystkie dzieci z wioski. Kolejki się ustawiały. Po tej jego charytatywnej działalności w naszej apteczce nie został nawet kawałek bandażu. Musieliśmy kupić wszystko w następnym porcie.

### *A co się stało z napastnikiem?*

Uciekł i nie mam informacji, czy został złapany. Musiałem potem zawiadomić rodziców Szymka, który był jedynakiem. To było najcięższe przeżycie psychiczne w całym moim życiu na morzu. Pojechałem do nich, nie chciałem tego telegraficznie załatwiać. Zupełnie niepotrzebna śmierć. Oczywiście musiałem to zgłosić w prokuraturze, tego wymagała procedura. Dochodzenie po pięciu latach się zakończyło. Sąd mnie uniewinnił. To nie był jedyny wypadek. Często gdzieś w tych egzotycznych miejscach na świecie coś się działo. A to próbowali nam cumę zwędzić, a to kogoś na coś naciągnąć. Takie życie.

### *Ciągnie pana jeszcze na Pogorię?*

Staram się patrzeć racjonalnie. Gdyby pan jako uczestnik rejsu wszedł na pokład i zobaczył takiego staruszka jako kapitana, czułby się pan bezpiecznie? Trzeba do wszystkiego podchodzić z godnością.

### *A jako pasażer nie chciałby pan popłynąć?*

Jako pasażer? Chyba specjalnej troski. To ja mam gdzieś takie pływanie!

Fragment wywiadu przeprowadzonego przez Krzysztofa Romańskiego. Całą

rozmowę opublikowano w książce K. Romańskiego: *Pogoria. Legenda żaglowca*, wydanej w 2020 r. przez Wydawnictwo Nautica.

### Summary

#### *STS Pogoria - happy woman with a difficult past*

Memories of one of the first captains of the STS Pogoria. Andrzej describes the voyage to the Antarctic and his cruise around the world. He recall many tragic events - including collisions with other boats, and a robbery in Africa that cost the life of one crew member. Andrzej supervised a number of STS Pogoria's renovations, and has a great knowledge about this sail boat.



Andrzej Szlemiński

### *Przekraczamy wszelkie granice*

Po ustaleniach z władzami miasta Gdyni, że Gdyńska Fundacja Żeglarska (GFŻ), której byłem dyrektorem, stanie się współwłaścicielem Pogorii, na co wcześniej zgodził się Polski Związek Żeglarski (PZZ), należało podstawić żaglowiec do remontu w stoczni w Gdyni. Ażeby to zrobić, najpierw trzeba było sprowadzić Pogorię z Trzebieży, gdzie zaniedbana oczekiwała na swój dalszy los. W tym celu kapitan Andrzej Marczak skrzyknął ekipę, która przyprowadziła statek do Gdyni, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych, przypadający wtedy na 11 kwietnia. Ale to zupełnie inna historia i zapewne warta opowiedzenia przy innej okazji.

W efekcie współpracy wielu ludzi dobrej woli, wyremontowana Pogoria w lipcu 1993 roku wyruszyła z młodzieżową załogą do Bergen, aby dołączyć do Cutty Sark Tall Ships' Races, imprezy potocznie, aczkolwiek nieprawidłowo, nazywanej Operacją Żagiel lub, jeszcze gorzej, Operation Sail. Ja również dołączyłem w Bergen do tej załogi w charakterze zastępcy kapitana, aby pod dowództwem Marczaka, a później Wiktora Leszczyńskiego, dokończyć staż, wymagany wówczas dla rozszerzenia uprawnień jachtowego kapitana żeglugi wielkiej o prawo prowadzenia jednostek o długości pokładu powyżej 21 metrów. Ponadto od kolegów kapitanów uczyłem się w tym rejsie, jakim być, ale również jakim nie być kapitanem Pogorii.

Pierwszy sprawdzian nabytych przeze mnie uprawnień miał nastąpić niebawem, bo już w końcu sierpnia tegoż roku, w krótkim rejsie do Karlskrony.

Doszło do tego trochę przypadkowo. Rejs miał poprowadzić kapitan żeglugi wielkiej Leszek Wiktorowicz, który w ostatniej chwili odmówił stwierdzając, że nie ma uprawnień do prowadzenia jachtów, a Pogoria jest zarejestrowana jako jacht żaglowy. Z formalnego punktu widzenia miał oczywiście rację, ale zgodził się popłynąć w charakterze oficera wachtowego, co z tegoż formalnego punktu widzenia nie miało mocnych podstaw. Padło więc na mnie, bo właśnie PZZ wydał mi świadectwo rozszerzenia uprawnień jachtowego kapitana żeglugi wielkiej, co dało początek mojej karierze kapitańskiej na tej jednostce.

Trochę z duszą na ramieniu stanąłem więc na mostku, aby przeprowadzić banalny manewr odejścia z Gdyni i obrania kursu na Karlskronę.

Pogoda w tym dniu była łaskawa, wiatr niezbyt silny i sprzyjający, więc rano, podczas wyjścia w morze, nastroje i apetyty dopisywały. Załoga szkolna w znacznej części składała się z weteranów rejsu na Operację Żagiel, niektórzy jego uczestnicy awansowali na starszych wachty, wśród nich Ania, wyróżniająca się swoją postawą w poprzednim rejsie. Anię przydzielono do wachty, której oficerem został Wiktorowicz, i który przy obejmowaniu obowiązków zwrócił się do niej, z charakterystycznym dla siebie poczuciem humoru, mniej więcej w ten sposób:

– Aniu, słyszałem, że ty tu się na wszystkim znasz, a ja tu płynę pierwszy raz, więc ty zarządzaj, a ja będę cię wspierał i twoje zarządzenia aprobował.

Przed południem pierwszego dnia w morzu, spotkałem Anię na pokładzie i wdaliśmy się w pogawędkę. Spytałem ją, jak się czuje w nowej roli, jak sobie radzi i jak się podoba jej oficer. Odpowiedziała, że wszystko jest świetnie, a w kwestii swojego oficera wachtowego odpowiedziała, że jest fajny, tylko taki trochę... *niezorientowany*. Więc spytałem ją, czy wie, kim jest Leszek. Okazało się, że nie wiedziała. Spróbujcie sobie wyobrazić jej zdumioną buzię, z malującymi się na niej różnymi uczuciami, gdy dowiedziała się, że ten „niezorientowany” oficer to komendant Daru Młodzieży.

Drugiego ranka po wyjściu z Gdyni, kiedy zbliżaliśmy się do granicy szwedzkiego morza terytorialnego, odezwała się na kanale 16 UKF szwedzka stacja brzegowa z pytaniem, dokąd zmierzamy? Kiedy usłyszeli, że do Karlskrony, powiedzieli, iż nam nie wolno, a na pytanie, dlaczego, odpowiedzieli – *bo jesteście statkiem państwowym*. Poinformowałem ich uprzejmie, że mają nieaktualne dane dotyczące Pogorii, że w 1989 roku zmieniła się u nas władza państwowa, a armatorem naszego statku jest GFŻ, organizacja niepaństwowa. Dalej nie protestowali, ale na spotkanie z nami wyszły dwa nieduże patrolowce. Zajęły pozycje: jeden przed dziobem, a drugi za rufą, eskortując nas do wskazanego miejsca postoju na porcie.

Manewr dojścia do nabrzeża był prosty, wykonany ładnie, co spotkało się

z owacją załogi. Owacja przeze mnie raczej niezasłużona, bo nie mogło być inaczej, gdy za pulpitem stał wieloletni mechanik i sternik manewrowy Pogorii, Marek Kleban. Od niego wiele się nauczyłem w zakresie manewrowania statkiem, w kolejnych rejsach.

Na nabrzeżu, w zasadzie pustym, czekała na nas korpulentna oficerka szwedzkiej marynarki (Karlskrona była i zapewne ciągle jest bazą wojskową). Przejrzała dokumenty statku i poprosiła o nieopuszczanie przez załogę pokładu, aż do czasu wydania zezwolenia. Ponieważ w tym momencie do portu wchodził polski prom, ośmieliłem się zwrócić pani oficer uwagę, że z jego pokładu zejdzie za chwilę kilkuset takich samych obywateli polskich, jak nasza załoga, i mnie trudno będzie wytłumaczyć, dlaczego nie jesteśmy tak samo traktowani, jak inni polscy turyści. Być może odniosło to dobry skutek, ponieważ oficerka wkrótce pojawiła się ponownie, z daleka wołając, że możemy schodzić na ląd.

Postój w Karlskronie był krótki. Już następnego dnia wypłynęliśmy stamtąd, kierując się do Gdyni. Pogoda nadal sprzyjała do tego stopnia, że płynąc cały czas pod żaglami, mogliśmy sobie pozwolić na zwodowanie w biegu naszego pontonu, aby wykonać zdjęcia Pogorii w pełnym ożaglowaniu. Jedno z tych zdjęć stało się powszechnie znane, bo ozdobiło okładkę pierwszego, wydanego przez GFŻ, folderu reklamującego organizowane przez nas rejsy.

Do Gdyni weszliśmy następnego dnia, około trzeciej nad ranem, by zacumować przy Nabrzeżu Pomorskim, na wskazanym nam przez kapitanat portu miejscu, gdzie zwykle staje Dar Młodzieży. Z powodu odpychającego wiatru manewr tym razem nie poszedł gładko. Ze względu na porę dnia na nabrzeżu nie było nikogo, kto mógłby przyjąć nasze cumy, a więc dopiero za drugim podejściem znaleźliśmy się na tyle blisko kei, że nasz bosman, Henio Czerniecki, mógł wykonać kilkumetrowy, nieco karkołomny skok na nabrzeże. Doświadczenie to i wcześniejsze, podobne trudności zadecydowały, że od tamtego czasu wprowadzona została zasada wodowania pontonu, a także wysadzania z niego naszych cumowników przy każdym wejściu żaglowca do portu.

Po zacumowaniu nie widziałem powodu, aby zatrzymywać załogę na statku, więc część osób mieszkająca w Trójmieście, nie wyłączając mnie samego, udała się do domów.

Następnego dnia dowiedziałem się o wielkich pretensjach Straży Granicznej, a może to jeszcze były Wojska Ochrony Pogranicza, że nie zaczęliśmy na odprawę graniczną. W Szwecji eskortowały nas wojskowe patrolowce, a tu bez problemu ominęliśmy kontrole graniczne. Rzecz nie do wyobrażenia w czasach *ślusznie minionych*, ale tym razem obyło się bez konsekwencji.

Tym sposobem udało się nam zademonstrować, po dwóch stronach Bałtyku,

nadejście nowych czasów – z wolnością poruszania się obywateli i swobodą przekraczania granic.

### Summary

#### *We cross all of the borders*

Memoirs of a then-fresh captain, who just obtained his sailing certificates. He recalls the cruise from Gdynia to Karlskrona in the early 90's, just after the collapse of communism in Poland, during which the STS Pogoria was escorted by patrol boats. He recounts their arrival at the Swedish port, during which they were treated as a boat arriving from behind the Iron Curtain. The young captain also recalls the unintentional breaking of Poland's customs regulations upon their return.



Janusz Zbierajewski

### ***Stajnia dla konia***

Pogoria powstała w dość szczególnym okresie, co zresztą odbiło się (*in plus* i *in minus*) na pierwszych latach jej eksploatacji. Kadłub został zwodowany w styczniu 1980 roku, a podniesienie bandery nastąpiło 1 czerwca.

Sytuacja w kraju już była napięta, inflacja rosła, sklepy pustoszały, cukier był na kartki, mięso jeszcze nie, ale żeby je kupić, trzeba było ustawić się w kolejce o szóstej rano. Pogoria, zgodnie z przeznaczeniem, woziła małąlatów (13-15 lat) po Bałtyku.

I tak było do sierpnia. W sierpniu, najpierw w Lublinie i Świdniku, potem w Gdańsku, zaczęły się strajki, zwane początkowo, jako nieuzasadnione przerwy w pracy. Po pierwszych rozmowach rządu z komitetem strajkowym, które prowadził wicepremier... nie, nie Jagielski. Pierwsze rozmowy prowadził wicepremier Pyka. Rozmowy się nie powiodły, władza uznała, że wicepremier był za mało twardy, więc go wycofała z rozmów i pozbawiła stanowiska.

W owych czasach Lech Wałęsa palił fajkę, więc mówiło się, że *teraz Wałęsa sobie pyka, a Pyka się wałęsa*.

Wiadomo z historii, że kiedy władza czuje się zagrożona, urządza ludowi igrzyska, żeby lud miał jakieś zajęcie i odsunął od siebie głupie, według władzy, pomysły, jakie tylko mogły przyjsć ludowi do głowy.

Za czasów Nerona władza rzucała chrześcijan na pożarcie lwom. W Polsce Ludowej nie dało się tego zrobić. Wprawdzie chrześcijan było pod dostatkiem, ale fauna wykazywała duży deficyt lwów. Władza ludowa postanowiła

więc odwrócić sytuację i rzucić chrześcijanom lwa na pożarcie.

Idealnym lwem okazał się być Maciej Szczepański, prezes Radiokomiteu, ksywa Krwawy Maciek. Nie cierpieli go w radiu i telewizji, bo wyrzucił z roboty co najmniej kilkaset osób. Nie był również lubiany w Komitecie Centralnym Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (KC PZPR), bo był osobistym przyjacielem Gierka, więc kiedy czegoś potrzebował, podnosił słuchawkę rządowego telefonu i dzwonił bezpośrednio do Pierwszego, zamiast załatwiać drogą służbową, *via* kierownik wydziału, sekretarz KC itp.

Świeżo powstała, choć jeszcze formalnie niezarejestrowana Solidarność, umieściła na tablicy ogłoszeń w telewizji na Woronicza notatkę pod tytułem *Luksusowy jacht Prezesa*.

Z treści notatki wynikało, że ta swołocz prezes za pieniądze Radiokomiteu (czytaj: nasze) zbudował sobie luksusowy jacht o nazwie Pogoria, w którym są marmurowe schody, galeria obrazów Muzeum Narodowego (głównie Malczewski), basen i stajnia dla konia. Następnego dnia te dyrdymały przedrukowała *Trybuna Ludu*, no i było – jak mówi młodzież – pozamiatane.

Warto zwrócić uwagę, że był to pierwszy (i jedyny) przypadek, kiedy *Trybuna Ludu* pisała to samo co Solidarność. Już nigdy potem to się nie powtórzyło.

I od tej pory naród uwierzył w stajnię. Z tą różnicą, że część narodu powoływała się na autorytet Solidarności, a inna część narodu – na autorytet organu KC PZPR.

Oburzenie było powszechne. Naród zniósł z godnością marmurowe schody, galerię obrazów i basen, ale stajnia dla konia? To już było za dużo. Prasa – i ta partyjna, i ta *Czytelnikowska* – domagała się sprzedaży tego imperialistycznego wynalazku za granicę, dzięki czemu do Skarbu Państwa wpłyną cenne dewizy. Pogorię uratowali wtedy stoczniovcy gdańscy. – Nie po to budowaliśmy żaglowiec dla naszej młodzieży, żeby go teraz sprzedawać kapitalistom. Stalowy jest. Przyspawamy do nabrzeża, a nie oddamy.

W ramach akcji rzucania prezesa na pożarcie, Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę w Radiokomitecie. Oprócz różnych niedociągnięć, niedopatrzeń, braku troski *et caetera*, co spowodowało oskarżenie prezesa i wyrok skazujący, wykryto również, że w statucie Radiokomiteu nie ma prowadzenia żeglugi, więc siłą rzeczy nie może być on armatorem.

A że w tamtych czasach (niemal) wszystko było państwowe, więc zapadła decyzja Prezydium Rządu, że Radiokomitek ma przekazać Pogorię PZŻ. Nie zmieniało to postaci rzeczy. Naród dalej nazywał Pogorię jachtem prezesa i był oburzony.

I wtedy Krzysztof Baranowski wpadł na znakomity pomysł. Wychodząc

z założenia, że czego oczy nie widzą, tego sercu nie żal, postanowił usunąć żaglowiec z pola widzenia.

Porozumiał się z Zakładem Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie (do rangi instytutu placówka ta awansowała trzy lata później) i postanowiono wymienić załogę Stacji Arctowskiego, używając do tego celu Pogorii.

Skompletowano załogę szkieletową, trochę z łapanki, i – razem z nową ekipą naukowców – Pogoria popłynęła w stronę Antarktyki.

Dla PZŻ statek był prezentem dość niespodziewanym i żaden budżet nie przewidywał kosztów utrzymania tak dużej jednostki. Zaczęto więc kombinować, jak by tu zarobić.

W owych czasach niejaka Frau Becker z Hamburga, zwana po polsku Bekerową, czarterowała Zawiszę Czarnego na imprezy związane z regatami Kieler Woche. W markach nie były to jakieś imponujące sumy, ale dzięki naszemu kretyńskiemu kursowi dolara i marki Centrum Wychowania Morskiego ZHP (CWM ZHP) wychodziło na tym bardzo dobrze.

Już po pierwszych kontaktach Becker wykazała zainteresowanie czarterem Pogorii, więc, kiedy Pogoria po kilku miesiącach wracała z Antarktyki, w kwietniu 1981 roku PZŻ wysłał delegację na rozmowy szczegółowe. Delegacja to Jurek Jaszczuk, Bogdan Olszewski i ja.

12 kwietnia przyjechaliśmy do Hamburga. Becker wraz z kapitanem Hartmutem Paschburgiem – kapitan Sea Cloud, potem nadzorował przebudowę latarniowca Elbe 2 na barkentynę Atantis w Szczecinie – podjęła nas kolacją i późnym wieczorem pożegnaliśmy się, ustalając, że po śniadaniu przyjadą po nas samochodem i udamy się do portu, gdzie już nad ranem Pogoria ma zawinąć.

Niestety, stało się inaczej. O szóstej rano obudził nas telefon od Frau Becker. – Chłopaki, wstawać! Za piętnaście minut podjadę po was samochodem. Pogoria rozbiła się w nocy o polski statek na Łabie i stoi w Cuxhaven. Jedziemy tam.

Wysiedliśmy z samochodu na nabrzeżu w Cuxhaven. Pogoria robiła żalosne wrażenie. Bukszpryt zgięty, fokmaszt skrzywiony, reje pogiete.

Rozmowy na temat ewentualnego czarteru nie miały w tej sytuacji sensu. Zaokrętowaliśmy się na Pogorię i na silniku popłynęliśmy przez Kanał Kiloński prosto do stoczni w Gdańsku.

Izba Morska przypisała Krzysztofowi 80 procent winy, a kapitanowi Generała Stanisława Popławskiego 20 procent. Kapitan statku otrzymał wytknięcie. Izba pozbawiła Krzysztofa prawa wykonywania funkcji kapitana na statkach sportowych o długości większej niż 21 metrów na okres dwóch lat. Uzależniła przywrócenie mu tego prawa na statkach sportowych,

wyposażonych w radar, od złożenia egzaminu na świadectwo obserwatora radarowego.

Uczestniczyłem na rozprawach Izby Morskiej jako przedstawiciel armatora, czyli PZŻ. Wpienił mnie delegat ministra-kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej (tak to wtedy się nazywało). Wygłosił on płomienne przemówienie, z którego wynikało, że całe zło świata na morzu pochodzi od Baranowskiego, któremu należy przypisać 100 procent winy za zderzenie, a w związku z tym – Baranowskiego trzeba posadzić na Rakowieckiej, zesłać na Syberię, rozstrzelać, spalić na stosie, łamać kołem i to wszystko na raz. Ot, typowy przedstawiciel floty handlowej, dla którego wszyscy żeglarze to, jak mówią Brytyjczycy – WAFI, czyli *Wind Assisted Fucking Idiots*.

Kiedy więc Izba dopuściła mnie do głosu, przejechałem się po delegacie Ministra-kierownika.

Izba Morska ustaliła między innymi, że Pogoria w silnej mgłę płynęła z prędkością około 6 węzłów. Odpytany na tę okoliczność Krzysztof wyjaśnił, że po jego stronie toru wszystkie statki płynęły z taką prędkością, więc on się dostosował, żeby uniknąć wjechania w rufę statkowi przed nim i wjechania w rufę Pogorii przez statek idący z tyłu. Generał Stanisław Popławski płynął w tej samej mgłę z prędkością 16 węzłów. Kapitan statku wyjaśnił podobnie – o jego stronie toru wszystkie statki płynęły z taką prędkością.

Delegat grzmiał o zbyt dużej prędkości Pogorii, nie wspomniał natomiast ani słowem o prędkości „Popławskiego”. – Nie wiem – powiedziałem – czy pan delegat czytał choć raz międzynarodowe prawo drogi morskiej, ale śmiem twierdzić, że dokładnie przeczytał *W pustyni i w puszczy* i twórczo teraz stosuje zasady Kalego. Jak Baranowski jechać 6 węzłów, to być zły uczynek, a jak kapitan Popławskiego jechać 16 węzłów, to być dobry uczynek. I dalej w tym stylu.

Sędzia i ławnicy pochylili głowy, żeby nie było widać, że zaciskają usta, wszak należy zachować powagę sądu, a delegat – nawet ministra-kierownika – nie próbował ukryć, że mnie nienawidzi.

Od orzeczenia odwołali się wszyscy. Delegat Ministra-kierownika też. Odwoławcza Izba Morska utrzymała Krzysztofowi dwuletnią *karencję*, ale zniosła konieczność odbycia kursu i egzaminu radarowego. Ze strony Popławskiego wytknięcie otrzymali kapitan, starszy oficer i czwarty oficer.

A ja, po Zawiszy i Zewie Morza, wylądowałem na Pogorii.

Zacząć trzeba było od remontu. Stoczniovcy sprawili się szybko, co nie dziwiło, bo przecież znali ten statek jak nikt. Po trzech tygodniach Pogoria wróciła do dawnej eksploatacji. Młodzież z Bractwa Żelaznej Szekli przyjeżdżała na dwutygodniowe obozy. Najpierw tydzień w Jastarni na dziennych zajęciach (głównie wiosła), potem wodolotem do Gdyni i tydzień

na Pogorii.

Załogę wymieniałem w basenie jachtowym w Gdyni. Były to bowiem czasy, kiedy basen był głęboki i nawet Zawisza ze swoim cztery i półmetrowym zanurzeniem wchodził tam swobodnie. Zawisza miał jednak swoje stałe miejsce przy budynku CWM ZHP, Pogoria zaś mogła stawać tylko przy falochronie wschodnim. Ten z kolei pełnił rolę kei gościnnej, więc ciągle tam stały trzy, cztery jachty będące *przejazdem* w Gdyni.

W rezultacie było tak, że już na wysokości Helu wywoływałem bosmana na głowce, że za dwie godziny będę. Bosman nie był tym zachwycony, bo musiał pieszo obejść cały basen dookoła i usunąć jachty, które tam stały, *bo zaraz tu wejdzie Pogoria*.

W maju wyszedł w dłuższy rejs Dar Pomorza z kandydatami do Szkoły Morskiej. Był to ostatni sezon Daru. Dogadałem się z kapitanatem portu, że mogę wymieniać załogę w Basenie Prezydenta przy Nabrzeżu Pomorskim, czyli tam, gdzie zwykle stał Dar Pomorza.

No i się zaczęło. Sprawa stajni wróciła ze zdwojoną siłą. Trudno nie zauważyć trójmasztowego żaglowca. Już kiedy wchodziłem przez wejście południowe, po Skwerze Kościuszki szła wieść gminna.

– O, wchodzi jacht Prezesa!

Lato było upalne, turystów mrowie. Przy podchodzeniu do nabrzeża asystowało mi parę tysięcy ludzi.

Kiedy załoga szkolna się wyokrętowała, zaczynały się pytania.

– Gdzie jest ta stajnia dla konia?

– Tu nie ma żadnej stajni.

– Jak to nie ma? Przecież Solidarność pisała, że jest.

– Szefem Solidarności jest pan Wałęsa. Niech go pan zapyta, dlaczego jego ludzie piszą bzdury.

– Ale przecież Trybuna Ludu pisała, że jest.

– Naczelny Trybuna nazywa się Barecki. Urzęduje w Warszawie na Placu Starynkiewicza. Telefon jest w stopce gazety. Niech pan zadzwoni do niego i zapyta, dlaczego organ naczelny KC PZPR łże.

– A można zobaczyć, co jest pod pokładem?

– Nie, bo załoga wysprzątała statek i czekamy na nową młodzież.

– Ale musi tam coś być, skoro nie chcecie nas wpuścić!

Czasy były takie, że jak parę tysięcy ludzi o coś cię prosiło na ulicy, to lepiej było się zgodzić.

– No dobrze. Kolejka, po trapie, na dziób, zejściówką dziobową na dół, przejście przez cały statek i wyjście schodami rufowymi na pokład.

Zeszli, przeszli, wyszli.

– O, zwykły żaglowiec, nawet dość prymitywny.

- Przecież mówiliśmy.
- To dlaczego Solidarność pisała...
- Pretensje proszę do pana Wałęsy.
- To dlaczego Trybuna...
- Do pana Bareckiego...

W ten sposób 300 czy 400 osób przekonało się, że żadnej stajni nie ma, ale pozostałe parędziesiąt milionów dalej wierzyło w stajnię.

I tak było co tydzień, a nawet częściej, bo czasem wchodziliśmy do jakiegoś portu i tam historia się powtarzała.

Używaliśmy różnych wykrętów. Ja starałem się nie wychodzić na pokład, a wtedy bosman Wojtek Fok mówił tłumowi, że kapitan zabronił wpuszczać kogokolwiek, a on tu tylko sprząta.

Któregoś razu poszedłem po coś do CWM, chyba wysłać dalekopis (faksów jeszcze nie było). Wracam, przeciskając się przez tłum, i słyszę, jak jeden niezłe przytruty facet mówi do drugiego:

– No i ch... Ale jak już była ta stajnia, to po co ją zlikwidowali? Mogłaby se młodzież pojeździć na koniach...

15 lipca przypadała dwudziesta rocznica podniesienia bandery na Zawiszy Czarnym. Uroczystości miały się odbyć w Kołobrzegu. Harcerze z CWM namówili mnie, żeby tego dnia też wejść do Kołobrzegu. Dwa żaglowce to zawsze większa atrakcja niż jeden, a poza tym warto, żeby te dwa żaglowce wreszcie się spotkały. Do tej pory było tak, że jak Pogoria była tu, to Zawisza Czarny tam i nigdy nie stały obok siebie.

Wszedłem. Zawisza stał zacumowany na honorowym miejscu. Ustawiłem Pogorię skromnie, za rufą jubilatą, żeby go nie przyćmiewać. Po części oficjalnej uroczystości, czyli *truciu*, urządziliśmy zawody w przeciąganiu liny, wchodzeniu na maszt i inne gry i zabawy ludu żeglarskiego.

Kiedy jednak uroczystości się skończyły, naród na nabrzeżu odwrócił się od zasłużonego jubilatą i wszyscy chcieli koniecznie oglądać *luksusowy jacht prezesa*.

Nie ma wyjścia. Tradycja: kolejka, zejście, przejście i wyjście. Trwa to i trwa, kolejka kończy się pod latarnią morską i nie maleje, bo fama się rozniosła po Kołobrzegu, że w porcie jest jacht prezesa i można go zwiedzać.

Mamy już tego po dziurki w nosie. Kombinujemy, jak by tu pod byle pretekstem zwać z tego, skądinąd miłego miasta, aż tu nagle na nabrzeżu pojawił się fotograf wczasowy z kucykiem zaprzęgniętym do małego wózka. Sadza się dziecko na kucyku, fotka na tle latarni morskiej, pstryk i pamiątka gotowa. Innymi słowy, kucyk w Kołobrzegu pełnił taką rolę, jak biały niedźwiedź w Zakopanem.

Wpadłem wówczas na szampański pomysł. (To znaczy, wtedy wydawał mi się szampański, dopiero znacznie później okazało się, że nie szampański, tylko kretyński.) Dałem chłopakom ze stałej załogi krawat z logo Bractwa Żelaznej Szekli, mówiąc:

– Idźcie do tego fotografa, dajcie mu krawat, jako prezent od kapitana, ale kapitan prosi, żeby on wyprzągnął kucyka i wprowadził go na pokład.

Tu chciałbym zwrócić uwagę P. T. Kolegom Kapitanom, pływającym dużo później na Morzu Śródziemnym, że to ja pierwszy wprowadziłem pojęcie *small corruption set*.

Fotograf zaskoczył i zaczął wypręgać kuca. Ja w tym czasie zszedłem do kabiny i przebrałem się za *prawdziwego kapitana*: biała czapa z kapustą, lampasy, akselbanty i inne duperele mundurowe. Wziąłem od kucharza garść kostek cukru i wyszedłem na pokład.

Kucyk bezproblemowo dał się wprowadzić na pokład po drewnianym trapie. Przykląknę na jedno kolano, bo zwierzak był wielkości dużego psa, i zacząłem go karmić kostkami cukru, głaszcząc po grzywie drugą ręką.

Na Pogorii byli dwaj dziennikarze z gdańskiej telewizji, Marek Kański i Michał Dąbrowski, żeby zrobić jakąś wstawkę do Dziennika Telewizyjnego o jubileuszu Zawiszy. Nie trzeba im było mówić, co mają robić. Marek złapał za kamerę, a Michał podsunął mi *sitko*.

– Co robi na pokładzie ten koń, panie kapitanie?

– Jestem kapitanem Pogorii od kilku miesięcy i nigdy nie widziałem żadnego konia – mówię do kamery z twarzą pokerzysty. – Ale co tydzień na Skwerze Kościuszki w Gdyni parę tysięcy ludzi się upiera, że tu jest stajnia. Kazałem więc stałej załodze dokonać dokładnego przeszukania całej jednostki, od zęzy po topy masztów. No i znaleźli! Małe to takie, stało w maszynowni między silnikiem głównym a agregatem. A ponieważ czytałem książkę Gustawa Morcinka *Łysek z pokładu Idy* i wiem, że to biedne zwierzę oślepiło żyjąc latami w kopalnianych ciemnościach, postanowiłem wyprowadzić konia na pokład. Niech odetchnie świeżym powietrzem i popatrzy na zieleń. Potwierdzam więc, że jest koń na Pogorii.

Załoga tarzała się ze śmiechu po pokładzie, publiczność na nabrzeżu, Marek i Michał skończyli nagranie.

Kilka dni później przyszedł Bohdan Sienkiewicz. – Ale draka! Wysłaliśmy to nagranie do Warszawy i tam już były dwa posiedzenia kierownictwa Radiokomitetu, czy to można puścić, bo, wicie-rozumicie, może to być źle odebrane przez klasę robotniczą.

No trudno. Pójdzie to pójdzie, nie pójdzie – też dobrze.

Po jakimś czasie, o czym dowiedzieliśmy się znacznie później, zapadła decyzja na najwyższym szczeblu, że można to puścić, ale tylko wgdańskim

paśmie telewizyjnym, tylko w niedzielę, tylko po południu i tylko w programie *Panorama*.

Poszło. Myśmy o tym nie mieli pojęcia, bo na Pogorii nie było telewizora. Ale chłopcy ze stałej załogi, mieszkający w Trójmieście, noce weekendowe spędzali w domach.

W poniedziałek rano przyszedł Marek Kleban. Patrzę na niego i widzę, że coś jest nie tak. Gula mu wyszła na szyi, zęby zaciśnięte, szczeka – według kryteriów kapitana Mamerta Stankiewicza – ustawiona na *sztorm*. Zaraz, ani chybi, wybuchnie.

– Mareczku, co ci się stało?

Wykazałem się obłudną troską.

– Ten naród zginie z powodu braku poczucia humoru – warknął Marek.

– Jestem w stanie przyznać tobie

rację – powiedziałem. – Ale z czego to wnosisz?

– Bo wczoraj w *Panoramie* puścili ten nasz wyglup z Kołobrzegu. Wyszło fantastycznie. Tarzaliśmy się z Bożeną po kanapie ze śmiechu. A dzisiaj wychodzę rano do roboty, dorwała mnie na klatce schodowej sąsiadka. I z pretensjami:

– Panie Kleban, co żeś mnie pan robił w konia na temat konia? Jak to nie ma? Sama widziałam. W telewizji pokazywali. Jest koń na Pogorii!

Minęły lata. Pogoria już była w STAP. Na jesieni któregoś roku zapadła decyzja, że doroczne zebranie odbędzie się w Helu. Wsiedliśmy na Pogorię w Gdyni, wysiedliśmy w Helu, obrady były w wynajętej sali, a *podsumowanie obrad* w zarezerwowanej knajpie.

W czasie wieczornej imprezy, kiedy rozmowy z tematu *Marynia* zeszły na temat Pogoria, jedna z kapitańskich żon zapytała mnie, czy to prawda, że wprowadziłem konia na pokład, bo ona takie plotki słyszała. Potwierdziłem, a wtedy okazało się, że większość kapitanów też nie zna tej historii. Poproszony, opowiedziałem to, co tu wyżej opisałem.

A wtedy świętej pamięci Zbyszek Pieńkawa, ku memu zaskoczeniu, powiedział:

– Wiesz, gdyby wtedy cię dorwał Choreń, to by cię udusił własnymi rękami.

– Dlaczego i za co? – Zapytałem zdziwiony. – Nigdy z Zygmuntem nie mieliśmy nawet najmniejszej sprzeczki, nie mówiąc już o konflikcie.

I Zbyszek opowiedział dalszy ciąg tej historii.

Otóż Zygmunt Choreń miał znajomą, profesor jednej z gdańskich uczelni. Była to osoba dostojna, godna, pochodząca z dobrego domu z fortepianem, maniery nienaganne, fhancuski pehfekt.

Przy okazji jakiegoś spotkania zapytała:

– Panie Zygmuncie, wszyscy mówią o stajni dla konia na Pogorii. Czy pan tam projektował jakąś stajnię?

– Ależ pani profesor, to są jakieś idiotyczne plotki. Na Pogorii nie było, nie ma i nie będzie żadnej stajni.

– Dziękuję. – Powiedziała ze zrozumieniem.

Odtąd, kiedy rozmowy towarzyskie schodziły na jacht prezesa, odbywało się to w tym stylu:

– Droga Basiu, ja znam osobiście pana Chorenia i on mię zapewniał, że tam nie ma żadnej stajni.

– Ależ, droga Krysiu, przecież *Solidarność*, albo *Trybuna*, pisała, że jest.

I tak w kółko. Nikt nie miał innych argumentów, niż *bo tak!*

Po jakimś czasie profesor spotkała znów Chorenia i powiedziała:

– Panie Zyguncie, ja mówię wszystkim, że na Pogorii nie ma stajni, a wszyscy się upierają, że jest. Czy pan może mi dać słowo honoru?

– Pani profesor – powiedział Choreń, podnosząc w górę dwa palce – Ponieważ jedni się powołują na *Solidarność*, a inni na *Trybunę*, przysięgam jednocześnie na Biblię i dzieła zebrane Karola Marksa, że na Pogorii nie było, nie ma i nie będzie żadnej stajni.

– Dziękuję, wierzę panu. – Powiedziała profesor.

To było w sobotę.

A w niedzielę włączyła telewizor i zobaczyła, jak kapitan Zbierajewski karmi konia na Pogorii.

W poniedziałek profesor wparowała... Nie, nie wparowała. Stała w progu pracowni, przeszła Chorenia wzrokiem takim, że słynny wzrok Bazyliszka mógłby być uznany co najwyżej za czule spojrzenie pełne miłości i wycodziła przez zaciśnięte zęby:

– Panie Zyguncie, na nikim w życiu tak się nie zawiodłam, jak na panu.

I trzasnęła drzwiami. Oczywiście z zewnątrz.

Cóż, nie dziwię się Zyguntowi. Ja też w tej sytuacji chciałbym udusić Zbierajewskiego.

## Summary

### *Horse stable*

An account of the political circumstances in which the STS Pogoria was built. There is also a story of an accident that involved the STS Pogoria and a Polish merchant ship on the Laba river and its aftermath - including proceedings before the Marine Court in Gdynia.

This chapter also presents the story how the STS Pogoria's crew fed the gossip about an alleged stable ordered to be built under the deck.

The captain and crew brought a real pony onboard when moored in Kolobrzeg. To this day, there are some that still believe the stable existed.



*Połączyła na zawsze*

Ania

### *Tajemniczy oficer*

W 1996 r. przyjaciółka z lat szkolnych, zaproponowała mi wyjazd na kilkudniowy rejs, na Pogorię. Byłam wówczas na etapie kończenia studiów, po pierwszej pracy poza granicami naszego kraju, zatrudniona w prężnej firmie, na menedżerskim stanowisku.

Wolna, bez zobowiązań osobistych, trochę znudzona codziennym, rutynowym i przewidywalnym trybem życia.

Na propozycję przyjaciółki odpowiedziałam *czemu nie?*

Był to piękny czas czerwcowy, portem wyjścia było Świnoujście, rejs miał trwać 10 dni ze Świnoujścia przez Bornholm i z powrotem do Świnoujścia.

Rejs miał tytuł *Wiatr i woda*, a załogę stanowili pasjonaci żywiołu powietrznych przestworzy. Byliśmy grupą paralotniarzy, w skład której wchodził instruktorzy i zwykli paralotniarze oraz *zwyczajni żeglarze*.

Ciekawa, pełna nowych wyzwań wyprawa, miała być dla mnie także miłą odmianą od mojego bezpiecznego i stabilnego życia.

W Świnoujściu, gdzie znalazłam się po raz pierwszy w życiu, no i oczywiście na Pogorii, wszystko było dla mnie nowe, tajemnicze, ale jednocześnie dziwnie przyjemne i bezpieczne. Po zaokrętowaniu, nastąpił podział na wachty i do obowiązków. Została przedstawiona nam także załoga stała, którą odebrałam jako szczególnie ważną i profesjonalną. Kapitanem był p. Witold Zdrojewski ze Szczecina. Wspaniały człowiek, klasa sama w sobie – *Kapitan Fajeczka*. I kapitan i załoga stała byli mili, ale zasadniczy i w pewien sposób zdystansowani do *mniej, czy więcej* przypadkowo zebranej gromady początkujących żeglarzy. Pierwszą osobą, która jakby wyciągnęła rękę do nas był bosman Henio, natomiast mechanicy: Waldzio i Mariusz, oraz kucharz Mandaryn, patrzyli na wszystkich z lekkim przymrużeniem oka, czasami dając odczuć przesłanie/komunikat *a co ty wiesz o pływaniu i życiu...* Byli jednak kontaktowi i rozmowni, poza jedną osobą. Był to dla mnie tajemniczy, młody chłopak, szczupły, schowany za swoją brodę i czerwoną czapeczką z daszkiem.

Niechętnie wdawał się w kontakty z załogantami, którzy wiadomo, że wchodzą i schodzą szybko z pokładu, więc po co marnować czas i energię na nich...

Z mojej strony wiadomo było, że pierwszy rejs na dużym żaglowcu *raczej będzie pierwszym i ostatnim*, w związku z tym nie ma co się za bardzo angażować w myślenie na temat powodów *milczenia tajemniczego pierwszego oficera*. W ten sposób upłynął nam czas rejsu, nie dając sobie szansy na wspólną rozmowę, mimo, że nasze spojrzenia spotykały się w milczeniu dość często.

Rejs dobiegał końca i w ostatnim dniu morskiej przygody, tajemniczy i ciągle milczący pierwszy oficer, zszedł za mną na keję i o dziwo ucieliśmy nawet krótką pogawędkę. A na końcu wymieniliśmy się numerami telefonów. Nie sadziłam wówczas, że może to coś znaczyć i *milczący* odezwie się kiedyś przez telefon.

Wydawało mi się, że jesteśmy z różnych światów i mamy odmienne marzenia o swojej przyszłości, a wymiana numerów telefonicznych jest tylko banalnym gestem na pożegnanie. Myliłam się, stało się inaczej.

Później uczestniczyłam jeszcze w kilku rejsach, podczas których wreszcie opanowałam takielunek, a nawet brałam udział w akcji poszukiwania zaginionego kutra rybackiego.

Każdy rejs dawał wiele przeżyć. Uczył szacunku i pokory do morza, ćwiczył dyscyplinę i hartował odwagę. Bo czyż nie jest mocniejszy każdy



Ania z mężem Przemkiem.

Zbiory Autora



Ania z rodziną.  
Zbiory Autora

z nas, jeśli np. po nocnej wachcie, po zmaganiach ze sobą i wzburzonym morzu wychodzimy z tego zwycięzcy?

Przemek był związany zawodowo najpierw z Pogorią, a następnie 4 lata pracował na Darze Młodzieży.

Nasza znajomość zapoczątkowana na Pogorii powoli rozwinęła się w przyjaźń i bliską relację, zaowocowała związkiem małżeńskim. Mamy dwóch wspaniałych synów, którzy są już żeglarzami – Michał, aktualnie 20-letni student biologii medycznej na Uniwersytecie Gdańskim, ma wypływane kilkaset mil morskich ze swoim ojcem, ale również z przyjaciółmi. Ma stopień sternika morskiego. 13-letni Karol systematycznie uczestniczy w letnich obozach żeglarskich na Mazurach. Obaj idą w ślady ojca, ja również poczułam potrzebę doskonalenia swoich umiejętności w tym kierunku uzyskując, już jako osoba dorosła, stopień żeglarza.

Nowe kwalifikacje i pierwszy rejs ze Świnoujścia, ciągle pchają naszą rodzinę na morze. Po wielu latach udało się nam zorganizować *specjalną* załogę na rejs, w którym brał udział nasz starszy syn Michał z kolegami i koleżankami z liceum warszawskiego oraz dzieci naszych przyjaciół, w tym dzieci przyjaciół poznanych na Pogorii.

Nie mam wątpliwości, że 40-letnia *Babunia* ma coś w sobie co *przechodzi z ojca na syna/córkę* i nie pozwala zapomnieć przez pokolenia. Dawny, tajemniczy pierwszy oficer jest teraz kapitanem i na *Babuni* szkoli nowych pogoriowiczów. W 2006 r. miałam okazję brać udział w takim rejsie,

będąc akurat w trzecim miesiącu ciąży z naszym młodszym synem - Karolem. Choć byłam żoną kapitana, stanowiłam załogę i jak wszyscy słuchałam jego poleceń. Były one krótkie i jasne dla wszystkich, a uśmiechnięte oczy kapitana zachęcały każdego do pracy.

W milczeniu, momentami spoglądając na członków załogi stałej, rozumiał się z nimi wszystkimi i z *Babunią* bez słów. Zawsze pełen oddania i szacunku do każdego z załogi, ale i z respektem do morza, dawał poczucie bezpieczeństwa i pewności, że płyniemy w dobrym kierunku.

Właśnie to poczucie bezpieczeństwa, na statku i w naszym domu, które jest na równi dewizą życiową Przemka i moją, jest tym co w rejsach scala załogę, a w domu naszą rodzinę. Przyjaźnie zawiązane w trakcie pierwszego rejsu pielęgnujemy do dzisiejszego dnia i są czymś bardzo wartościowym, co mogło mnie spotkać w dotychczasowym życiu. Stale towarzyszy mi także przeświadczenie, że na przyjaciółach z żaglowca mogę polegać, a Pogoria jest naszym *Dobrym Aniołem*. Zawdzięczam jej przygodę życia, wspaniałe rejsy, trwałe przyjaźnie, kochanego męża i rodzinę.

## Summary

### *Mysterious officer*

Memoirs of Ania, who met a mysterious officer during her first cruise on STS Pogoria. Years later, the officer became a captain and Ania's husband. Today they still sail on the Pogoria, along with their two kids.

Asia

### ***Młody mechanik***

Rok 1996. Młody mechanik, całkiem przypadkowo rozpoczyna pracę w załodze stałej Pogorii. Nie spodziewa się, że ta decyzja diametralnie zmieni jego życie, z Pogorią zwiąże się na prawie 10 lat, a z pewną załogantką na wiele dłużej.

Rok 1999. Młoda żeglarka całkiem nieprzypadkowo (marzyła o tym już kilka lat wcześniej, skrzętnie odkładając pierwsze samodzielnie zarabiane pieniądze) płynie w swój pierwszy rejs Pogorią. Nie spodziewa się, że to niepozorne wydarzenie wywróci jej świat do góry nogami. Podczas tego rejsu żeglarka zakochuje się po uszy. Nie, nie w młodym mechaniku, ani też w żadnym innym dzielnym żeglarzu, tylko w żaglowcu, który pozostanie w jej sercu na zawsze.

Był to rejs wyjątkowy pod wieloma względami. Po pierwsze, stanowił jeden z etapów Cutty Sark Tall Ships' Races 99 (z St Malo do Greenock), w których to regatach Pogoria wygrała The Cutty Sark Trophy, niezwykle ważną nagrodę, cenioną w europejskim świecie żeglarskim.

Po drugie i co ważniejsze, rejs przyczynił się do zawiązania wielu mocnych, trwających do dziś przyjaźni, które w późniejszym czasie doprowadziły do niejednego małżeństwa. Uczestnicy tego rejsu często go wspominają na wspólnych spotkaniach, nie mogąc się nadziwić, jak wspaniale Pogoria połączyła wtedy tak wiele osób i jak ogromny wpływ miała na ich losy.

Rok 2000. Dojrzała już żeglarka - Asia i doświadczony mechanik - Waldek pojawiają się znów wspólnie na pokładzie, tym razem w regatach Tall Ships' Races, w etapie z Halifax do Amsterdamu. Po tygodniu rejsu Asia ulega wypadkowi. O pomoc lekarską poproszono rosyjski żaglowiec Kruzensztern, który był w pobliżu Pogorii. Aby się tam dostać opuszczono ponton. Za jego sterami stanął Waldek i z pomocą jeszcze kilku dzielnych załogantów, w ciężkich warunkach pogodowych, przekazał pacjentkę lekarzom z Kruzenszterna. Asia do dziś jest ogromnie wdzięczna wszystkim zaangażowanym w akcję



*Asia z Waldkiem na Pogorii.*

Zbiory Autora

ratunkową, oraz, jak dziwnie by to nie brzmiało, również samej Pogorii, gdyż wierzy, że to ona dała jej drugą szansę. Zdarzenie to również mocno scalało jej znajomość z Waldkiem.

Rok 2001. Asia wraca na pokład Pogorii. Żadna kontuzja nie jest w stanie zmniejszyć jej zapału do żeglowania, ani uczucia do ulubionego żaglowca. To również powrót do przyjaźni z Waldkiem, która powoli zaczyna się przeradzać w coś więcej.

Kolejne lata obfitują w liczne wspólne pogoriowe rejsy, mnóstwo zwiedzonych portów, kilka wspólnych remontów Pogorii na stoczni w Gdańsku, wiele Świąt Bożego Narodzenia i Sylwestrów również na pokładzie.

W między czasie ich wspólnym domem staje się Gdynia, a w pierwszych wspólnych czterech kątach odbywają się liczne, wesołe spotkania pogoriowiczów.

W 2006 roku Waldek zmienia pracę. Asia również zaprzestaje wtedy pływania na Pogorii, która pozostaje jednak mocno w ich pamięci. Są częstymi gośćmi zaprzyjaźnionego biura armatorskiego, zawsze kiedy to możliwe odwiedzają Pogorię gdy cumuje w Gdyni, kultywują pogoriowe przyjaźnie.

Rok 2007 to mocne przypięczętowanie związku Asi i Waldka - pierwszy wspólny kredyt i zakup mieszkania, oczywiście w Gdyni.

Rok 2009, kolejne wiekopomne wydarzenie - ślub wiecznie młodego



*Asia z rodziną.  
Zbiory Autora*

mechanika i niezmiennie młodej żeglarki, w którym to wydarzeniu, rzecz jasna, tłumnie uczestniczy delegacja pogoriowców.

W roku 2011 na świat przychodzi ich pierwszy potomek - Filip, a w 2015 drugi - Adam. W takim składzie do dziś mieszkają w porcie macierzystym Pogorii, czując ogromną wdzięczność za to, co z pomocą żaglowca zgotował im los. Chłopcy przyjaźnią się z innymi „pogoriowymi” dziećmi i kto wie, może pójdą kiedyś w żeglarskie ślady rodziców.

## Summary

### *Junior mechanic*

An account of Joanna, who describes her sailing adventures with chronological precision. She recalls difficult beginnings, which nevertheless did not stop her passion for the STS Pogoria. Joanna reminisces about her accident that happened during one of the sailing trips, and the aid that she received from Waldek, STS Pogoria's junior mechanic. His care was so attentive that he later became Joanna's husband. Today, together with their two kids, Joanna and Waldek welcome the STS Pogoria every time the boat moors in Gdynia.

Karolina

### ***Statek pełen miłości***

Urodziłam się wiosną 1980 roku i z tego powodu jestem w jakimś sensie bliźniaczką Pogorii. Może to dlatego od zawsze ciągnęło mnie do niej? I to niekoniecznie do wypłynięcia w rejs. Początkowo chciałam tylko na nią popatrzeć z brzegu, później wejść na pokład, być członkiem załogi, mieć swoją kaję i obowiązki. Wówczas najbardziej interesował mnie kambuz, bo wydawało mi się, że umiałam już gotować, a innych czynności żeglarskich jeszcze w ogóle nie znałam.

Wreszcie kiedy uzyskałam *stapowy wiek żeglarski* i nastały wakacje, płynęłam w mój pierwszy rejs. Pierwszy z trzydziestu dwóch jakie do tej pory odbyłam. Dwadzieścia pięć lat później wspominam go z takimi samymi emocjami, jak wtedy kiedy wróciłam do domu. I tak już było za każdym razem. Jeden rejs lepszy od drugiego. Te wspomnienia krążą w mojej głowie, nieustannie wracam do chwil przeżytych na pokładzie. Czuję jak bardzo Pogoria ukształtowała moją duszę, jak wpłynęła na mój charakter. To jej w dużej mierze zawdzięczam to, jakim jestem dziś człowiekiem.

Na Pogorii pływali moi rodzice, mój brat, moja siostra, no i oczywiście ja. Najbardziej pamiętam te rejsy, podczas których na pokładzie byliśmy wszyscy razem, całą rodziną. Być może dlatego, że po powrocie do domu, stale wspominaliśmy przeżyte dni na morzu, *psie wachaty* i wygłupy w kambuzie, kiedy kucharz nic nie widział.

W lipcu 2008 roku, moja siostra Agnieszka, wróciła z rejsu mówiąc mi, że ma dla mnie kandydata na męża. Brzmiało dobrze. Mówiła, że to nowy kucharz, że schodzi ze statku we wrześniu i wtedy możecie się spotkać. Czekać na to spotkanie, wyobrażnia szalała i nic z tego nie wyszło. Jego i moje plany zmieniły się. Ja zaczęłam pracować w biurze STAP-u, a Maciek

został na Pogorii aż do listopada. Gdyby nie nowa i wciągająca praca byłoby ciężko. Ale pewnie tak miało być, bo kiedy jesienią przyjechałam z grupą do Genui, na keji przywitał mnie właśnie On. Tak się zaczęło i wszystko później potoczyło się, jak w klasycznej historii miłosnej. Wielu mówi, że takiej miłości już nie ma, a jednak..., to była miłość od pierwszego wejrzenia.

Na naszym ślubie, goście z Pogorii, zrobili przed Kościołem największą *bramę* jaką kiedykolwiek widziałam. A ksiądz w czasie kazania nawiązał do morza, że ja, jak ta przystań czekałam na Maćka na brzegu, abyśmy tu mogli ślubować sobie miłość, wierność i...

Cztery miesiące po ślubie, popłynęliśmy z Maćkiem w rejs świąteczny. Było to Boże Narodzenie, a więc czas obdarowywania. No i otrzymaliśmy wówczas wielki dar. Dziewięć miesięcy później urodził się nasz syn, Nikodem. Dwa lata później, już we trójkę, również spędzaliśmy święta na pokładzie Pogorii. Po tych świętach przyszła na świat nasza córeczka, Tosia. A więc potwierdziły się skryte marzenia, że Pogoria to statek pełen miłości. I jak sadzę nie tylko tej pomiędzy mną i Maćkiem. Do tego dochodzą przyjaźnie, *trwałe jak skała*, bo tego uczą rejsy i wspólne zmagania z żywiołem morza.

Dziś często spotykamy się razem, jak tylko nadarza się ku temu okazja. Zwłaszcza wtedy, kiedy Pogoria przy pływa do Gdyni. Nierzadko snujemy plany i przewidywania, jak Pogoria będzie wyglądała, kiedy nasze dzieci dorosną i wypłyną w swój pierwszy rejs. Inni wówczas dodają *o ile będzie*



Karolina z rodziną.

Zbiory Autora

*jeszcze pływała. A ja wierzę, że będzie, i to długie, długie lata.*

Opowieści o Pogorii. Nikodem słucha z otwartą buzią i zapartym tchem. Na przykład o tym, jak podczas świątecznego rejsu, w dniu wigilijnym zacumowaliśmy w Calvi, a pod wieczór wiała już 10-tka. I jak trzy odbijacze pękły, a cumy ledwo trzymały statek przy keji. Poszliśmy wtedy z Maćkiem na spacer a wróciliśmy z koszykiem, takim na kółkach z supermarketu, pełnym starych opon. Dzieci do dnia dzisiejszego szukają rozwiązania skąd je wzięliśmy. Mówimy, że to był prezent od świętego Mikołaja.

Mamy swoją tradycję, co roku, kiedy Pogoria przy pływa do Gdyni, odwiedzamy ją w porcie i robimy zdjęcia. Za każdym razem czuję, jakby statek mnie wzywał. To pewnie dlatego, że na pokładzie zostawiłam kawałek swojego serca. A dzieci zamiast corocznych zdjęć ze swoich urodzin mają coroczną pamiątkę z pokładu Pogorii.

To nie koniec naszej historii związanej z Pogorią. Mam nadzieję, że będzie ona ciągnęła się jeszcze przed długie lata. Wierzę, że sympatią do tego żaglowca zarazimy dzieci i ich kolegów i oni kiedyś będą mieć swój pierwszy rejs.

Pokochałam Pogorię już jako dziecko, a ona odwdzieczyła się dając mi rodzinę. To dla mnie magia - magia Pogorii.



*Nikodem i Tosia na pokładzie Pogorii.  
Zbiory Autora*

## Summary

### *Love boat*

Karolina recalls her first voyage and the friendship she developed with Maciek, who worked as a cook on the STS Pogoria. This relationship shortly turned into marriage. Maciek remained a sailor, and Karolina took every opportunity to meet with her loved one. She reminisces about their special naval wedding, and other friendships that started during their cruises. Today, Karolina and Maciek have two children – Nikodem and Tosia. The whole family always visits the STS Pogoria whenever it docks in Gdynia.



***Z pokolenia na pokolenie***



Anna Kołodziejczyk

### ***Dziadek kapitan – wnuczka za sterem***

Za sterami Pogorii po raz pierwszy postawili mnie Dziadkowie. Miałam wtedy kilka lat i w gdyńskim porcie z kuzynostwem zwiedzaliśmy żaglowiec. Od tamtego czasu musiało minąć ponad 10 lat, żebym jako siedemnastolatka znalazła się na Pogorii, jako prawdziwa załogantka.

Pod koniec sierpnia 2006 roku, wraz z moją kuzynką poleciałyśmy do Edynburga, gdzie rozpoczęła się nasza żeglarska przygoda. W rejs ten zabrał nas ze sobą nasz Dziadek, Piotr Kołodziejczyk, który płynął w roli kapitana.

Mimo że wychowałam się w portowym mieście, nie miałam wówczas żadnego żeglarskiego doświadczenia. Ciekawość mieszała się zatem z lekką obawą przed nieznanym. Nie wiedziałam co czeka mnie na żaglowcu, jak wyglądają wachty, jak bardzo buja, jak przechodzi się chorobę morską, co się dzieje na pokładzie kiedy szaleje sztorm i kiedy fala przelewa się przez pokład.

Z kuzynką zostałyśmy zaokrętowane w kubryku dziobowym. Dziadek oczywiście miał kaję w kajucie – kapitańskiej - i jak to na żaglowcu bywa, widzieliśmy się tylko na podniesieniu bandery, manewrach czy podczas posiłków. W rzeczywistości wypłynęliśmy jednak we wspólny rejs i to było najważniejsze.

Pamiętam, że moja pierwsza wachta nawigacyjna to była ta o północy. Gdy wyszłam na pokład zakręciło mi się w głowie. Nigdy wcześniej ani później, podczas moich innych rejsów, nie widziałam tylu gwiazd.

W trakcie tego rejsu zawinęliśmy do wielu portów. Z Edynburga

skierowaliśmy się w stronę Szetlandów. Krótki postój i płynęliśmy dalej. W drodze do Bergen towarzyszyły nam zachwycające zachody słońca. Towarzystwa dotrzymywały nam także delfiny – dla mnie było to pierwsze spotkanie z tymi morskimi stworzeniami, dla wielu również okazja, aby na chwilę *ozdrowieć* i opuścić koję dla zrobienia choćby jednej fotki tańczących delfinów.

Następnie obraliśmy kurs na Kopenhagę, Ronne i w końcu na Hel. W Helu przeżyłam jeden z weselszych pogoriowych postojów. Część załogi postanowiła przebrać się za piratów i *porwać* statek. Aby odbić Pogorię z rąk piratów, załoga stała wraz z kapitanem musiała wykonać przydzielone zadania. Bosman musiał wejść powoli na platformę i po każdym kroku wykrzykiwać *kocham moją załogę i nigdy nie będę miał lepszej*. Było dużo śmiechu. Kapitanowi-Dziadkowi, jeśli dobrze pamiętam, przypadło napisanie wiersza o swojej wspaniałej załodze. Dziadek postanowił jednak wykupić się z przypisanego zadania i w zamian zaprosił całą załogę do jednej z helskich knajpek. Był to przemiły wieczór ze wspólnym szantowaniem i rozmowami do późnej nocy. Jako że był to ostatni wspólny wieczór, został również zakończony przemową kapitana. Wtedy też Dziadek przyznał, że dla niego to rejs szczególnie, ponieważ płyną z nim jego wnuczki. Przez cały rejs nikt z nas się do tego głośno nie przyznawał. Dziadek nie chciał żebyśmy były traktowane ulgowo czy inaczej niż reszta załogi, ale podejrzewam, że i tak większość osób zdawała sobie z tego sprawę. Muszę jednak przyznać, że przez cały rejs trudno było mi się zwracać do Dziadka per *Panie Kapitanie*. Widziałam w nim tylko Dziadka, nie kapitana.

Koniec rejsu zwieńczony wejściem Pogorii do Gdyni był dla mnie fantastycznym przeżyciem. Powrót do mojego rodzinnego miasta na pokładzie żaglowca, na dodatek w paradzie rejowej, na marslu dolnym wynagrodził trudy rejsu.

Nasz wspólny rejs był wyjątkowy również z innego względu. Można powiedzieć, że zabranie mnie na rejs przez Dziadka stanowiło symboliczne przekazanie pogoriowej, a może po prostu żeglarskiej pałeczki, ponieważ był to mój pierwszy, a mojego Dziadka ostatni rejs, po którym przeszedł On na żeglarską *emeryturę*.

Rejs z Dziadkiem kapitanem, był jak do tej pory, moim najdłuższym rejssem - zarówno pod względem czasu spędzonego na pokładzie Pogorii jak i przebytych mil morskich. Przede wszystkim był jednak początkiem mojej przygody z żeglarstwem. Od tamtego rejsu, na Pogorii pływałam kilkakrotnie. Spędziłam na jej pokładzie niezapomnianego Sylwestra, brałam udział w Sail Amsterdam, dotarłam w miejsca, w które sama bym chyba nigdy nie trafiła.

Z Dziadkiem Piotrem byłam bardzo związana. Przyszłam na świat w dniu jego 50-tych urodzin, taki zrobiłam mu prezent. Przez wiele lat



*Babcia Krystyna Kołodziejczyk z wnukami na Pogorii. Za sterem wnuczka Ania.*

Zbiory Autora

mieszkaliśmy obok siebie i rano biegałam do Dziadków na śniadanie. Mimo że Dziadkowie zostali Dziadkami względnie młodo i żyli głównie swoim życiem, to zawsze byli obok. Dziadek odbierał mnie z przedszkola, później interesował się świadectwami szkolnymi. Okres letni jako dziecko często spędzałam z Dziadkami na Półwyspie Helskim. Gdy wyjechałam na studia za granicę, dawał do zrozumienia, że jest dumny i wyczekiwał moich krótkich domowych powrotów. Zawsze trzeba było się zameldować (żołnierskim zwyczajem) i pożegnać. Wyczekiwał e-maili ze zdjęciami z moich wyjazdów wakacyjnych. Jak nikt inny cieszył się, że mnie widzi i może choćby chwilę ze mną porozmawiać.

Dziadek rozbudził moje żeglarskie zainteresowania i bardzo kibicował moim morskim poczynaniom. Śledził każdy mój rejs, czy to na Pogorii, czy na mniejszych jednostkach. Za każdym razem wyczekiwał morskich relacji, a ja z Dziadkiem z wielką przyjemnością dzieliłam się wspomnieniami. Również dlatego, że jako jedyny z naszej rodziny był rzeczywiście zainteresowany, chciał słuchać moich wywodów, dopytywał o szczegóły i bardzo szeroko się przy tym uśmiechał.

Kilka miesięcy temu, chwilę po moim ostatnim pogoriowym rejsie, przyszło mi się z Dziadkiem pożegnać. Przed odejściem powiedział mi, że jest szczęśliwy, że moją pasją stało się to, co było treścią jego życia.

## Summary

### *Grandpa was the captain, granddaughter was taking over at the helm*

The granddaughter of captain Kołodziejczyk recalls her first times aboard the STS Pogoria. She describes her earliest voyages under the command of her grandpa, that over time she has learned to truly appreciate. She shares the passion for sailing with her grandfather, who is extremely proud of her achievements.



Agnieszka Leśny

### ***W cieniu Taty kapitana***

Może gdyby ktoś zapytał mojego Tatę czy dał mi wybór wypłynięcia na morze – odpowiedź byłaby inna. Ja uważam, że wyboru nie było. W naszym kapitańskim domu pływali wszyscy: Mama, siostra a nawet pies. Dopiero jako dorosła osoba, z kilkoma tysiącami pokonanych mil morskich, podjęłam jeszcze raz, świadomą decyzję o pływaniu po morzach.

#### ***Rozrywkowi wujkowie i śmierdzące worki żeglarskie***

Tożsamość Taty - żeglarza była dla mnie pierwszą, którą pamiętam. Znacznie później zrozumiałam czym zajmował się zawodowo, czy i jakie były jego inne pasje. Żeglarstwo i fotografia wypełniały nasz dom w wielu wymiarach. W najwcześniejszych wspomnieniach zachowałam zabawę żeglarskimi bibelotami, które wypełniały nasze mieszkanie a później dom. Dzwon z ringą - buliną, koło sterowe, mnóstwo lin, mosiężnych ozdób i wielka lampa burtowa, regał z upchanymi mapami, locjami oraz poradnikami – stanowiły naturalny plac zabaw, a później powód do dumy, gdy zapraszałam do domu koleżanki z klasy. Tata po prostu pływał – to było najważniejsze.

Z wczesnego dzieciństwa pamiętam również mnóstwo *wujków* żeglarzy, którzy bywali u nas częstymi gośćmi. Moja Mama pewnie inaczej pamięta te historie, dla mnie jednak był to kolorowy korowód wysokich chudych panów, pachnących zazwyczaj przedziwnie, którzy chętnie opowiadali mi barwne historie, a w kieszeniach zawsze mieli niezwykle skarby; piórka, piłki, gumki i dziwne przedmioty. Był więc wujek Siurawa, wujek Bocian, wujek

Wojtek, wujek Michał, wujek Poręba. Dopiero wiele lat później docierało do mnie, kim oni wtedy byli i jakim szczęściem dla mnie była chorobliwa potrzeba imprezowania i otaczania się tym towarzystwem przez mojego Tatę. Do dziś przechowuję jak skarb gitarę, którą wybrał dla mnie Jurek Porębski, będący wtedy jednym z członków owego korowodu.

Gdy trochę podrosłam, usłyszałam w tych historiach powtarzające się refreny; Islandia, Operation Sail i Zawisza Czarny. Motyw Islandii pochodził z ważnego dla Taty rejsu na s/y Gedanii, w 1980 roku, gdy z załogą opłynęli tę niezwykłą wyspę, zdobywając nagrodę Rejsu Roku Yacht Klubu Stoczni Szczecińskiej. Okazały, wykaligrafowany dyplom wraz z naszkicowaną trasą rejsu, wisi na ścianie naszego domu do dziś.

Tata część moich ukochanych *wujków*, poznał na rejsie Operation Sail: Wielkie Jeziora Amerykańskie, Kanada, USA w 1984 roku na s/y Zawisza Czarny. Ten, kto pamięta tamte czasy, może sobie wyobrazić jak znacząca była wtedy, dla żeglarsza z PRL, wyprawa na legendarnym jachcie i zwiedzanie Ameryki Północnej wraz ze spotkaniami z tamtejszą Polonią. Warto przy tym wspomnieć, że ja wtedy miałam niecały rok i we wspomnieniach mojej Mamy, to był kolejny raz (z wielu wcześniejszych i późniejszych), kiedy Tata *uciekał* na morze, gdy ważne rzeczy działy się w domu. Nie raz wyciągałam od Mamy historie z tamtego czasu, ale dzieli się nimi niechętnie. Zgaduję, że nie raz doświadczyła, tradycyjnej dla żon marynarzy, samotności. Legendarne są w naszej rodzinie tylko anegdota o tym, że gdy Tata wracał z morza, jego worek i rzeczy cuchnęły tak bardzo, że Mama ształowała je na balkonie i pracownicy odpierała, żeby coś z tego dobytku uratować.

S/y Zawisza Czarny stał się wtedy najważniejszym dla naszej rodziny jachtem, gdzie swoje pierwsze, poważne rejsy odbyłam ja oraz moja siostra. Na pocziwym szkunerze, Tata odbył kilkanaście rejsów i to na jego pokładzie w 1999 roku spełni swoje marzenie i trawersował przylądek Horn, oraz – z relacji współzałogantów – przeżył na Morzu Bałtyckim swój najgorszy w życiu sztorm.

### *Tylko wezmę swój sztormiak i sweter...*

Pamiętam ciężki, gumowy, żółty sztormiak, równie ciężki worek żeglarski i sweter, w którym było mi zawsze zimno. Na mój pierwszy rejs morski popłynęłam w połowie lat 90-tych i dziś wiem, że nie byłam na to gotowa. Zapewne sama chciałam, motywowana zazdrością o żeglującą siostrę. Po wielu latach pływania oraz z perspektywy badaczki żeglarstwa młodzieży, mogę powiedzieć, że nie jest prawdą, że morze w każdym ukształtuje spizowy charakter. Moje wspomnienia z pierwszych rejsów nie są wcale kolorowe

i daleko w nich do sentencji cytowanych z Mariusza Zaruskiego.

W 1997 roku, Tata wysłał mnie na obóz żeglarski do *HOW Funka*, gdzie odebrałam dość tradycyjną szkołę żeglarską (z codziennym, obowiązkowym wiosłowaniem bladym świtem) i zdałam patent żeglarza. Choć nauczyłam się bardzo dużo, to wyniosłam stamtąd wizję żeglarstwa, w którym musi być dużo krzyku, przesadnej dyscypliny, a instruktorzy celowo próbują zmęczyć psychicznie – *bo takie jest żeglarstwo i twardym trzeba być*. Przydało mi się to stwardnienie skóry, gdy w 1998 roku wróciłam na morze, na Zawiszy. Miałam 14 lat, byłam zbuntowaną nastolatką walczącą z panującym wtedy na *Zawiasie* rygorem. Na rejs rodzice wysłali mnie z siostrą, która miała mieć mnie na oku, jako starsza i bardziej opływana. Wtedy doświadczyłam tego, o czym dzisiaj piszę rozprawę doktorską – mocy doświadczenia żeglarskiego, która przekłada się na siłę życiową. Mimo, że od tamtego rejsu minęło ponad 20 lat, wciąż pamiętam swoją pierwszą, rozhuśtaną *ósemkę* na Biskaju i nasze zmagania, z ciągle psującym się Zawiszą. Gdy wróciłam do szkoły, powtarzałam sobie, że skoro nie zламаł mnie tamten sztorm, to klasówka też mnie nie złamie – i to, w wielkim skrócie, jest dla mnie największym fenomenem sail training.

Pływając jeszcze wiele lat na Zawiszy, spotykałam czasem Pogorię. Z *Zawiasowej* perspektywy nazywaliśmy Pogorię *pływającym hotelem* i wyśmiewaliśmy *bananową młodzież w kabinach*, celebrując własne życie w jednym meso-kubryku. Zazdrościliśmy Pogorii zwinności i wyników w The Tall Ships Races, ale uważaliśmy, że nie ma ona duszy, a już na pewno nie takiej jak ma *Zawias*. Oswajając się z morzem i statkiem, po pewnym czasie stałam się bardziej pewna siebie, zaczęłam pływać w roli starszej wachty i dużo bardziej angażować się w statkowe życie. Pomógł mi fakt, że przestałam pływać z siostrą i mogłam wyjść z jej cienia.

### *Początki na Pogorii*

W pewnym momencie naszego rodzinnego życia, *rodzinny statek Zawisza Czarny* zastąpiła Pogoria. Tata wkroczył na dobre na jej pokład na początku XXI wieku, a ja zaraz za nim. Mój pierwszy rejs na Pogorii przypadł na rok 2004. Pamiętam swoje nadąsanie i poczucie zdrady *Zawiasa* – dałam się skusić jedynie dlatego, że był to rejs na bardzo atrakcyjnej trasie z USA do Kanady. Przejście na Pogorię pamiętam jako wyzwanie. Na Zawiszy znałam każdą deskę, umiejscowienie lin, instrumentów nawigacyjnych, a nawet garnków w kambuzie. Na Pogorii wszystko było nowe i znacznie mniej swojskie. Choć szybko doceniłam komfort oraz zróżnicowane ożaglowanie – długo uczyłam się orientacji na statku. Ze względu na moje doświadczenie, zostałam wyznaczona do roli starszej wachty. Na obu żaglowcach zupełnie inaczej podchodziło się

do tej roli oraz inne były wobec niej oczekiwania. Na Pogorii, doświadczony starszy wachty, może być asystentem oficera. Wymaga się od niego doskonałej orientacji w takielunku, umiejętności zarządzania zespołem, dobrej znajomości i serca do pracy w kambuzie. Ja, będąc pierwszy raz na pokładzie, nie miałam szans spełnić tak stawianych wymagań. Wtedy zrozumiałam, jak duże znaczenie ma załoga stała oraz atmosfera panująca pośród kadry oficerskiej i zawodowej. Na Pogorii, w obliczu braku *chemii* z oficerem, wachtą czy kimś z załogi stałej, można doświadczyć naprawdę ciężkiego, pokładowego życia, a sposób organizacji służb na statku utrudnia nawiązanie więzi z osobami z innych wacht. Pamiętam swoje zaskoczenie różnicą w podejściu do ceremoniału oraz dyscypliny na morzu. Na Zawiszy ówczesnie panował rygor, który objawiał się, na przykład w egzaminach z nazw lin czy wydzielaniu wody, ale w moich nastoletnich wspomnieniach zachował się on jako konsekwentny, logiczny i trochę z przymrużeniem oka. Egzekwowanie zasad i zwyczajów na Pogorii wydało mi się znacznie surowsze. Pamiętam przesadny, w moim odbiorze, rygor, krzyki przy manewrach, niemożliwe do spełnienia oczekiwania. Rejs był pełen długich przelotów, telefony z portów kosztowały fortunę, a ja byłam okrutnie zakochana i przeżywałam młodzieńcze rozterki. Tęskniłam za domem, za chłopakiem i za *swoim* Zawiszą. Myślę, że na taki odbiór moich początków na Pogorii, wpłynął fakt, że bardzo wiele godzin tamtego rejsu przepłynęliśmy we mgle. Tylko ten, kto przeżył więcej niż jedną dobę na Pogorii z włączonym sygnałem przeciwmgielnym, może sobie wyobrazić jak obciążające psychicznie były to warunki. Dziś mam dużo więcej empatii do wszystkich, którym wtedy puszczały nerwy, bo przed dźwiękiem tyfonu nie dawało się uciec.

W tamtym czasie, niełatwo było mieć rozpoznawalne, przez załogę, nazwisko. Opinia o mojej siostrze lub moim Ojcu, przyklejała się do mnie zanim otworzyłam usta. Gdy wchodziłam na pokład – byłam córką kapitana Leśnego. Czasem działało to na moją korzyść; dostawałam wiele wsparcia, zaufania na start oraz dzielono się ze mną żeglarskimi anegdotkami – a czasem było wręcz przeciwnie, bo zarówno moja siostra jak i mój Ojciec mają silne charaktery i popadali w załogowe konflikty.

Z tamtych czasów zapamiętałam Pogorię jako zimne, niegościnne miejsce, w którym czułam się zagubiona oraz wpłątywana w cudze historie i postanowiłam, że nigdy więcej na barkentynę nie wrócę. Obraziłam się na żeglarstwo i żaglowce w ogóle co oznaczało przerwę od pływania.

### *Świadomy powrót*

Zapewne Tata przekonał mnie do powrotu na Pogorię. Na pewno wpłynął



*Aga z Tatą kpt. M. Leśnym.*  
Zbiory Autora

na to fakt, że szykował się rejs z długim przelotem (należę do tych, którzy pływają dla morza, a nie dla odwiedzanych portów) – prawie 1000 mil non-stop, w ramach The Tall Ship Races. Pamiętam swój strach i ścisk w żołądku, gdy wchodziłam znowu na pokład. Na szczęście był to cudowny rejs. Bardzo szybko znalazłam wspierającą osobę w załodze stałej, która z dużą wyrozumiałością pomogła mi zaaklimatyzować się od nowa. Płynęłam w roli załogantki, udawałam trochę *zieloną* i było dokładnie tak, jak być powinno; świetna wachta, mnóstwo morskiego życia, międzynarodowe towarzystwo w regatach oraz reje. Z tego drugiego rejsu przywiozłam uwielbienie do żagli rejoych. Już wiedziałam, że chcę wrócić, że znowu chcę odnaleźć stan, w którym będę znała każdą deskę pokładu i *czuła* jak pracują *trójkąty*.

W Pogorii ostatecznie zakochałam się na kolejnym rejsie, prowadzonym przez Krzysztofa Baranowskiego. Jego miłość do żeglarstwa, znajomość statku i oryginalność wykonywanych manewrów oraz sposób dowodzenia załogą, ujawniły przede mną pełen potencjał żaglowca i pozwoliły poznać szczegóły z jego historii. Potem było jeszcze kilka innych, szczególnych rejsów. Tata bardzo wsparł mnie w podjęciu decyzji oraz przygotowaniach do udziału w trzymiesięcznym rejsie *Szkoły pod Żaglami*. Po zdaniu egzaminu na sternika i pierwszych, pozytywnych doświadczeniach jako oficer na mniejszych jednostkach, Tata dał mi szansę i zabrał na Pogorię w roli *pierwszej*. W tamtym

rejsie przeżyliśmy wymagające warunki. W załodze płynął Marek Kleban, i tak jak wcześniej Baranowski, pokazał mi nieznane możliwości Pogorii. Przekonałam się również, że pływanie w roli funkcyjnej z Ojcem, jako córka kapitana, było podwójnie wymagające. Do dziś odbyliśmy siedem wspólnych rejsów, i namawiam go na kolejny. Im jestem starsza – tym łatwiej pływać nam razem, choć zazwyczaj próbuję jak najdłużej ukryć w załodze, że zbieżność naszych nazwisk nie jest przypadkowa.

Wprowadzenie mnie na morze i na pokład Pogorii przez Tatę, symbolicznie domyka pierwszy, zorganizowany przeze mnie rejs w 2019 r. Mam w sobie mnóstwo wdzięczności za żeglarskie wychowanie oraz możliwości pływania, które zapewnił mi Ojciec i jednocześnie bardzo się cieszę, że mogę już niezależnie, mieć swoją własną, pogoriową historię.

## Summary

### *In the shadow of father – the captain*

Agnieszka, daughter of captain M. Leśny, describes how her sailing interest originated from meetings held at her family's house, where her father would host seamen who were serving their duties on STS Pogoria and STS Zawisza Czarny. She recalls voyages with her father, the ship's master, and reflects on her experiences with the boat's watchmen. Agnieszka describes her sailing experiences as so significant that she plans to adapt it into academic work.



Przemysław Tarnacki

### *Nie wchodziliśmy sobie w drogę*

Moje wspomnienia z czasów *Pogorii* są niezwykle żywe, miejscami sentymtalne i jak pewnie u innych, chwilami banalne. Czas spędzony na pokładzie przypadał bowiem na początek mojej wczesnej młodości, kiedy wszystko wokół *wirowało* i potęgowało przeżycia. Przez *Pogorię* nawiązywałem nowe przyjaźnie i doświadczyłem spotkań z *tajemniczym* wówczas światem zachodnim. Był to początek lat dziewięćdziesiątych i dla wielu pierwszy wyjazd z paszportem i paroma dolarami w kieszeni. Pobyt natomiast w portach nierzadko ograniczał się do zaglądania przez szyby witryn sklepowych, czasem podziwiania wszystkiego na półkach i ostatecznie zakupu butelki wody.

Tak więc *Pogoria* to dla mnie swoista mozaika wspomnień, a jej obecność np. w porcie w Gdyni za każdym razem elektryzuje.

Na *Pogorii* przeżyłem jak dotąd największą wicherę. Było to niedaleko Bastii, kiedy nagle *dostaliśmy* 73 węzły wiatru spadowego, a jednolita szarość powietrza i wody przypominała pustynna burzę. Nagle znaleźliśmy się w otchłani i w takich warunkach, z Heniem-bosmanem, trzymowaliśmy sztaksła na windzie kotwicznej. Mój Ojciec, który akurat wtedy był kapitanem przyznał, że tak silnego wiatru nigdy wcześniej nie spotkał, nawet na Oceanie Południowym, podczas Whitbread Round the World Race 1973/74, w których brał udział.

Z Ojcem staraliśmy się nie wchodzić sobie w drogę, planując nasz pogoriowy sezon. Był i jest dla mnie życiową inspiracją, natomiast nie chcieliśmy

*przegrzewać* relacji, pielęgnując swoje własne *światy*, aby móc się potem nimi dzielić.

Pamiętam chorobę morską, która srogo mnie dotknęła w pierwszym rejsie Gdynia-Bergen, i powolne jej przewyciężanie, aby jakoś funkcjonować i *sztukować zdziesiątkowaną załogę*. Mam też przed oczami chwiejny krok na lądzie, kiedy po sześciu dniach w morzu, trzeba było powynosić z pokładu worki ze śmieciami. No ale były fjordy i imprezy open air w Norwegii, międzynarodowe towarzystwo i liczne zabawy podczas wydarzeń The Cutty Sark Tall Ship Races. Wówczas złe przeżycia szybko przykrywały koncerty, dyskoteki i pokątne piwo, bo przecież byliśmy jeszcze niepełnoletni.

Do tego należy dodać smak najlepszej pizzy na świecie. Oczywiście była to pizza pogoriowa, gruba, na drożdżach i podana na kolację w Kopenhadze. Zaserwowana dość niefortunnie, bo oddana z całą mocą prosto w Kattogat, w niezwykle ponurym i wyczerpującym sztormie w *pysk* lub jak kto woli *prosto w mordę*. Tylko kilka osób było zdolnych do pracy na pokładzie. Sterowałem wpatrując się w busołą, ale traciłem ostrość wzroku wyczerpany ciągłą *konwersacją* z Neptunem. A pod pokładem ciała marynarzy we wszystkich przejściach, całodzienne *pranie* okrętu i liczenie strat na kotwicy pod Skagen.

Do pogoriowych wspomnień muszę także dodać *cielęcy* wstyd przed Ojcem-kapitanem, kiedy stanąłem na czele grupy odpowiedzialnej za niesprzątnięcie na dziobie kilku kapsli od włoskich piwek, po wyjściu żaglowca z Genui. Pamiętam wreszcie gorycz kapitańskiej kary, podczas dobowej wachty trapowej, akurat w trakcie imprezy na zakończenie regat na Majorce. Z tej perspektywy widać było tylko sztuczne ognie w oddali.

Pewnie każdy może przypomnieć sobie zakwasy w przedramionach na początku każdego rejsu i ciągle upominanie oficerów *nie biegnij - patrz pod nogi*. No i latanie po rejach na morzu było dla mnie niezwykle frajdą, bo trochę się bałem, trzymając się wąskich drabinek na bombrama, pewnie o wiele mocniej niż trzeba było.

Nie mogę pominąć również radości z *dzielenia się Pogorią* z moimi rówieśnikami i nauczycielami liceum, podczas rejsu jaki zorganizowałem w trzeciej klasie Gdańskiego Liceum Autonomicznego.

Stale z rozrzewnieniem wspominam te rejsy. Z biegiem lat doceniam rolę jaką ten okres odegrał w moim życiu, wzbogacając mnie o treści poznawcze i edukacyjne. Czekam aż mój 9-letni syn, Stanisław, dorośnie i popłynie kiedyś Pogorią.

Wydaje mi się, że choćby jeden rejs jest szczególnie ważny w dzisiejszych czasach. Cały ten bowiem *wszechświat*, jaki żaglowiec oferuje młodemu człowiekowi jest nie do przecenienia. I niech ten projekt wychowania morskiego młodzieży na pokładzie Pogorii trwa przez następne 40 lat eksploatacji



*Przemek z Ojcem kpt. B. Tarnackim.  
Zbiory Autora*

tego wspaniałego żaglowca, który niesie przygodę, ale też kształtuje charakter człowieka i uczy dojrzałego patrzenia na świat.

### Summary

#### *We were not getting in each other's way*

Przemek, son of captain B. Tarnacki, recalls his sailing activities, including being under his father's command. He describes many adventures and tough sailing challenges, including storms (and the crews' seasickness). Przemek stresses that the ship's duties forge young sailors' characters and teach carefulness in life. Furthermore, sailing positively influences the youths, preparing them for managing life's many challenges.



Piotr Zbierajewski

### *Na autopilocie*

Dawno, a nawet dawniej temu, mając bodaj 10 lat i będąc synem *Zbieraja*, wypadało się przedstawić żeglarstwu morskiemu. Okazja nadarzyła się jesienią tego pewnego roku, gdy odbywał się zjazd STAP-owców. Wtedy takie zjazdy były o tyle ciekawe, że miały one miejsce w trakcie szalenie ambitnych, dwudniowych rejsów na trasie Gdynia-Hel-Gdynia. Papcio się wybierał więc i ja się zabrałem.

Rzekłbym nieskromnie, że na pewno dodawałem świeżości swoją osobą i spojrzeniem na świat, zwłaszcza, że dzięki mnie średnia wieku na rejsie spadła do 80-tki. Skład taki, że panował zakaz używania zwrotu *panie kapitanie*, bo się na raz trzydziestu odwracało. W praktyce nadkapitanem na tym rejsie był Andrzej Szlemiński.

Toteż z tego powodu była wtedy również werbowania liczna młodzieżowa załoga robocza (w liczbie 3-4 osób), które były od ciągnięcia sznurków. No i zawartość pentry, sama się nie umyje.

Tak więc, gdy już wyruszyliśmy naszą ambitną załogą w podróż życia, okazało się, że wiatr na trasie mieliśmy centralnie w mordę (ma się tę kindersztubę). Postawiliśmy więc diesel-grota i kurs na Hel, na skróty. Do tego zimno, pochmurno, jesień średniowiecza na Bałtyku.

Godzina - w pół do środek dnia. W ramach gry pod tytułem: *kto ma największego pecha?*, wypadło, że teraz ambitną *wachtę* na pokładzie miał Zbyszek Pieńkawa. Mija nieco czasu, a pogoda coraz bardziej nieprzyjemna

jak na warunki do siedzenia na pokładzie. Zaczyna lekko padać. Załoga dawno w całości zeszyła pod pokład. W tym samym czasie z ojcem stwierdziliśmy, że można by wyjść zaczerpnąć powietrza.

Jako że w tak ambitnych warunkach pogodowych i przy kompletnie pustym morzu pod kątem ruchu morskiego zaczęło się nam nudzić, ciszę przerwało zdanie:

- Nie będzie młody Zbieraj się opierdzenia, niech się uczy żeglarstwa przez duże Że - powiedział papcio.

Tak więc, stanąłem dzielnie jako dziecko za sterem. Trzymanie się kursu, obsługa steru, wychylenie steru. Mózg paruje od tej skomplikowanej wiedzy kręcenia kółkiem. Czułem się jak ze sterami Sokoła Millennium. Na budzecie. Warto tu zaznaczyć, że 10-letnie dziecko za sterem na Pogorii ledwo widzi co przed bukszprytem, bo nadbudówka rufowa jest całkiem wysoka. Na tym etapie nie wydaje się to być zbyt istotną informacją.

Mija znowu trochę czasu. Jako że ja, schowany pod zadaszeniem sterówki, mam w miarę komfort, tak Pieńkawa stwierdził, że jakiś sztormiak by się przydał co by nie zmoknąć. Ojciec dopalając kolejnego papierosa rzucił mu:

- Zbyszek, zejdź sobie na dół po kurtkę. Popilnuję Piotrkę, damy radę we dwóch.

Jak papcio powiedział, tak Pieńkawa zrobił. Zszedł sobie na dół zejściówką rufową.

Dokładnie w tym samym czasie, w *kapitańskiej* odbywało się spotkanie *na szczycie* bandy kapitanów, z nadkapitanem na czele, gdzie dyskusje i opowieści miały miejsce. Zbyszek, przechodząc obok w trakcie ogarniania sobie sztormiaka, zaczął nasłuchiwać o czym tam reszta rozmawia. Jak się okazało, nasłuchiwanie zamieniło się po chwili w stanie w drzwiach do kapitańskiej, a następnie, w uczestnictwo w dyskusji.

W międzyczasie, my z papciem na pokładzie, dzielnie dajemy sobie radę walcząc z przeklętym sztormem o mocy całej czwórki Beauforta. W szkwale. Papcio stwierdził, że czas w takim razie na kolejnego papierosa. Jako, że wiatr nieco się odwrócił na burzę, deszcz zaczął zacinać z kierunku nawietrznej. Żeby mieć lepsze warunki *na fajkę*, Ojciec postanowił się schować na zawietrznej, kucając nisko pod ławką, kuląc się dużo poniżej linii nadbudówki. Święty spokój, deszcz nie pada, wiatr nie wieje, można teraz w takich warunkach spokojnie zapalić.

W tym samym momencie na dole w *kapitańskiej* wesołą dyskusję przerywa nagle nadkapitan Szlemiński, do którego właśnie doszło przerażenie:

- Zbyszek... Skoro Ty jesteś tutaj... TO KTO KU... WA PROWADZI TEN STATEK?!

To mówiąc Szlemiński wystrzelił z prędkością światła po schodach tylnej



*10-letni Piotruś steruje Pogorią.  
Zbiory Autora*

zejściówki, a za nim stado kapitanów.

Patrzą dookoła zza wysokiej nadbudówki, patrzą w kierunku steru, a tam nikogo za nim nie widać. Patrzą wszyscy jeszcze dookoła, ale dookoła też nikogo nie ma. Wybiegli więc w kierunku rufy, po czym nadchodzący masowy zawał połowy kapitanów STAP-u przerwał widok, że za sterem, widoczny dopiero od boku, stoi mały Piotruś, a na zawietrznej, ze stoickim spokojem pali sobie fajkę jego papcio.

W ten oto sposób Pogoria zapisała się w pamięci wielu, jako pierwszy autonomicznie sterowany statek na świecie. A dzień ten przeszedł do historii dzięki młodemu Zbierajewskiemu, który uratował życie i nerwy połowy kadry kapitańskiej STAP-u.

## Summary

### *On autopilot*

Piotr describes his cruise from Gdynia to Hel Peninsula. He was 10 years old at the time, accompanying his father, captain Janusz Zbierajewski. During the trip, the adults held a meeting under the STS Pogoria's deck, leaving young Piotr at the helm. All of a sudden, the meeting attendees realized that no one was in charge of the boat, as they didn't see the little boy - they thought that the boat was on autopilot.



## *Lista kapitanów*

MACIEJ ADAMCZAK

JAROSŁAW BAŁASZ

KRZYSZTOF BARANOWSKI

MACIEJ BIAŁOWOĄS

ZYGMUNT BIERNACIK

PIOTR BIGAJ †

ANTONI BRANCEWICZ

MAREK BRĄGOSZEWSKI

ADAM BUSZ

JACEK CZAJEWSKI †

JĘDRZEJ CZAJKOWSKI

HENRYK CZERNIECKI

ZBIGNIEW DĄBROWSKI

TOMASZ DOBRUCKI

KATARZYNA DOMAŃSKA

ANDRZEJ DRAPELLA †

KRZYSZTOF GRUBECKI

KRZYSZTOF JAMROZIK

ADAM JASSER

JERZY JASZCZUK

MARCIN JAŻDŻEWSKI †

JANUSZ KAWĘCZYŃSKI

ANNA KIEŁBIK-PIWOŃSKA

MAREK KLEBAN

JERZY KLUSZCZYŃSKI

MICHAŁ KOBYLIŃSKI

PIOTR KOŁODZIEJCZYK †

ALEKSANDER KOŚLACZ

JANUSZ KOZAK

SŁAWOMIR KUNZ

ZDZISŁAW KUŹMIŃSKI  
WIKTOR LESZCZYŃSKI  
MACIEJ LEŚNY  
ANDRZEJ MARCZAK  
WALDEMAR MIECZKOWSKI  
MAGDA NOWOROLSKA  
BOGDAN OLSZEWSKI  
TOMASZ ORLEAN  
MIROSŁAW PESZKOWSKI  
ZDZISŁAW PIENKAWA †  
BOGUMIŁ PIEROŻEK †  
MACIEJ POLAŃSKI  
JERZY RAKOWICZ-RACZYŃSKI  
MARIO SAS-BOJARSKI  
GRZEGOŻ STUDZIŹBA  
ANDRZEJ SZLEMIŃSKI  
WIESŁAW TAREŁKO  
BRONISŁAW TARNACKI  
JANUSZ TRAMER  
LESZEK WIKTOROWICZ †  
WOJCIECH WILK  
ŁUKASZ WŁODARSKI  
JANUSZ ZALIŃSKI  
JANUSZ ZAWADOWICZ  
JANUSZ ZBIERAJEWSKI  
WITOLD ZDROJEWSKI  
ANDRZEJ ZIAJKO  
PRZEMYSŁAW ZIARKO  
WOJCIECH ZIĘTARA  
PAWEŁ ZIĘZIO









































