

LEONID TELIGA I JEGO OPTY



FOL CAF/PAF

Krzysztof Kozerski

Jak napisał sam Teliga, wszystkiemu był winien Joshua Slocum; to właśnie książka o jego rejsie rozbudziła wyobraźnię młodego Leonida. Będąc jeszcze harcerzem, a znając już nieźle literaturę podróżniczą, nieraz rozmawiał z bratem i z kolegami o możliwościach takiego rejsu. Były to zwykłe dziecinne, a później młodzieńcze rozmowy... W naszej pamięci Leonid Teliga pozostał na zawsze jako pierwszy Polak, który samotnie opłynął Ziemię na jachcie *OPTY*. 29 kwietnia mija trzydziesta rocznica zakończenia jego rejsu.

Urodził się 28 maja 1917 roku w Wiaźmie w Rosji. Dzieciństwo i młodość spędził w Grodzisku Mazowieckim. Fascynowały go książki Slocuma, Zaruskiego, Wagnera i Gerbaulta; marzył o dalekich oceanach. Po zdaniu matury chciał studiować medycynę, jednak szansę na to były niewielkie-głównie z powodu braku pieniędzy. Poszedł zatem odbyć służbę wojskową, a po roku wstąpił do szkoły oficerskiej. W 1937 roku ukończył kurs żeglarski w Jastarni. W rok później swój pierwszy oficerski urlop spędził na kutrze z Władysławowa, łowiąc na Bałtyku ryby. Wtedy naprawdę związał się z morzem.

W czasie kampanii wrześniowej walczył w 44 pułku piechoty, ostatecznie m.in. odwrót spod Tomaszowa Mazowieckiego. Po wielu perypetiach znalazł się w Związku Radzieckim; w Azowie nad Donem został rybakiem. Już jako szyper na motorowcu WOLA brał udział w bojowych rejsach, ewakuując mieszkańców Rostowa za-

grożonego przez wojska niemieckie. Przy pierwszej nadarzającej się okazji, przywdział znów polski mundur, wstępując do armii tworzonej przez gen. Andersa. Poprzez Bliski Wschód, Indie, dokoła Afryki dotarł do Wielkiej Brytanii, skąd został wysłany na kurs nawigatorów lotniczych do Kanady. Później latał z Anglii jako strzelec pokładowy w polskim dywizjonie 300 na bombardowania Niemiec. Po zakończeniu wojny, latając jeszcze w transporcie do Europy rozpoczął studia językowe w Cambridge i ekonomii w Londynie.

W roku 1947 Teliga powrócił do kraju

Pracował jako dziennikarz, urzędnik państwowy, dalekomorski rybak, uczestniczył w pracach komisji ONZ w Korei i Laosie, był także korespondentem PAP w Rzymie. Pracował również z młodzieżą, ucząc żeglarstwa na mazurskich obozach.

Podczas tych lat pracy stopniowo dojrzewała w nim myśl o rejsie. Nierealna wizja powoli przemieniała się w plan. Możliwość odłożenia dewiz z częstych wyjazdów służbowych zbiegła się z możliwością wydania książek, które tłumaczył w poprzednich latach. Teraz mógł i miał co oszczędzać. W roku 1963 zrezygnował z pracy w PAP; po powrocie do kraju zaciągnął się na trawler *WIGRY*. Po powrocie z trzymiesięcznego rejsu na Atlantyk, Teliga rozpoczęła realizację samotnej eskapady.

Wszystkie zarobione pieniądze przeznacza na ten cel. Wpłaca zaliczkę na sporządzenie dokumentacji jachtu. Rozmowy z inż. Leonem Tumiłowiczem i przyjaciółmi dotyczą już nie zamiarów, lecz konkretnych planów jachtu, wyboru stoczni, drewna, zapasów, materiałów. Pierwsze rysunki techniczne jachtu inż. Tumiłowicz przygotował w roku 1964. Następnie przyszedł czas załatwiania materiałów na zbudowa-





Ostatnie przygotowania do rejsu

nie jachtu. Nieraz w sprawach drewna, radia, dakronu, lin, silnika, trzeba było nawet sięgać po poparcie ministrów. Z pomocą Telidze przyszły m.in.: Polski Związek Żeglarski, Ministerstwo Żeglugi.

Aż wreszcie w baraku przeznaczonym do rozbiórki rozpoczęła się budowa jachtu. Kilka osób pracowało w niesamowitym „kołowrocie”, aby ukończyć budowę w zaplanowa-

nym terminie; a ta opóźniła się głównie ze względu na braki materiałow. Dość powiedzieć, że po wielu miesiącach budowy, 12 listopada 1966 roku Izba Morska wydała postanowienie o wpisaniu do rejestru okrętowego jachtu *OPJY* pod numerem RÓG 1374.

Jacht poddano szczegółowym oględzinom i kontroli wyposażenia. Na tej podstawie inspektor nadzoru

Jacht oceaniczny typu Tuńczyk, został zaadaptowany wg. założeń Leonida Teligi do dalekiej samotnej żeglugi. Tuńczyk jest ewolucją Konika Morskiego, polskiego jachtu pełnomorskiego konstrukcji inż. Leona Tumiłowicza.

Jacht miał konwencjonalną konstrukcję kadłuba: dębowy szkielet i mahoniowe poszycie. Wnętrze *OPTY* wykonane zostało także z mahoniem i ze sklejki mahoniowej, wyposażone w 3 koje (gościnne - jak mawiał Teliga), stół składany, stół kuchenny z szafką, stół nawigacyjny. Schowki w kabinie na burtach, szafka ubraniowa przy maszcie, schowki pod kojami.

Omasztowanie *OPTY* było sosnowe, klejone. Balast żeliwny 2200 kg, ster dębowy. Jacht wyposażono w żagle zasadnicze: grot, fok i bezan, dwa komplety (tergalowy i bawełniany), żagle sztormowe - bezan, trajsel i fok sztormowy oraz żagle lekkie - genua, fok, spinaker, dwa motyle pasatowe i żagle marszowe - grot i fok. Napęd pomocniczy stanowił silnik Volvo Penta DM 5 KM.

Podstawowe dane: Długość 9.85 m; szerokość 2.75 m; zanurzenie 1.56 m; wyporność 5 ton; powierzchnia żagli 43 m²

technicznego PZŻ w listopadzie 1966 wydał Orzeczenie Zdolności Żeglugaowej. *OPTY* był niemal gotów do drogi. Załoga *ŚMIAŁEGO*, który właśnie powrócił z rejsu dookoła Ameryki Południowej odstąpiła Telidze wiele map, tablic nawigacyjnych, spisów świateł; Ludomir Mączka użyczył swojego chronometru. Warto podkreślić fakt, że *OPTY* nie był wyposażony w radio; w razie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa żeglarz nie miał możliwości wezwania pomocy, a wieści z rejsu przysyłał za pośrednictwem napotkanych statków, które przekazywały je do Polski.

Niestety listopadowy Bałtyk skutecznie zagrażał drogę ku cieplejszym morzom, gdzie zgodnie z pierwotnymi planami miał się znajdować teraz *OPTY* ze swoją „załogą”. Projekt przebicia się chociażby do Anglii spotkał się ze sprzeciwem PZŻ. Wysunięto natomiast projekt transportu jachtu na cieplejsze wody.

Na początku grudnia zapadła decyzja o transporcie jachtu na pokładzie m.s. *SŁUPSK*

8 grudnia 1966 *SŁUPSK* z umocowanym na pokładzie jachtem, załadowanym do granic możliwości wychodzi z Gdyni - kierunek Casablanca. Po ośmiu dniach żeglugi statek zawią do Casablanki, a jego załoga po wyładowaniu *OPTY* pomaga Telidze w stawianiu masztów i kładowaniu jachtu.

25 stycznia Leonid Teliga opuszcza Maroko

Kieruje swój jacht na Wyspy Kanaryjskie. Żegluga do Las Palmas dała żeglarzowi przedsmak niemal wszystkich warunków jakie miał spotkać na swej drodze. Był sztorm i flauta, ciężka praca kadłuba na fali, ale też dobra samosterowność i dobra praca żagli. Okazuje się niestety, że podczas gdy fala zalewa pokład, nadbudówka przecieka na zrębnicy; stało się to zmorą całego rejsu. Także z „załogą” *OPTY* nie jest najlepiej. Daje znać o sobie bolesne lumbago. Pojawia się wątplenie; żeglarz rozważa możliwość zakończenia rejsu w Ameryce, po pokonaniu Atlantyku. W czasie sto-



Na Papeete Leonid Teliga czekał na zakończenie okresu huraganów

necznych dni Teliga nie tylko suszy na pokładzie swe rzeczy, ale wykorzystuje każdą wolną chwilę, aby porządnie wygrzać się na słońcu. Okazuje się, że w walce z lumbago, takie „solarium” potrafi zdziałać cuda.

Kolejny zawód sprawia żeglarzowi silnik, w którym pęka wał śruby; odtąd niemal przez cały rejs Teliga będzie miał z nim problemy. Wreszcie po szesnastu dniach żeglugi, 12 lutego 1967 *OPTY* zawija do portu Las Palmas. W miejscowej stoczni remontowany jest wał silnika i malowany na nowo kadłub.

Wreszcie po zwiedzeniu wyspy Gran Canaria i dokonaniu wszystkich niezbędnych napraw Teliga opuszcza gościnne wyspy 16 marca, aby przebyć Atlantyk. Będzie to

pierwsze samotne przejście tego oceanu pod polską banderą.

Próbuje, jak można płynąć szybko i wygodnie. Narzeka jednak na brak samosteru.

Teliga eksperymentuje z żaglami

Żagle bliźniaki, postawione na przednich sztagach, ciągnęły lepiej; zyskiwałem prawie milę na godzinę, ale cóż z tego, urządzenia sterownicze różnych systemów nie działały tak sprawnie, jak mój układ żagli samosterów.

Teliga stopniowo wchodzi w rutynę samotnego rejsu. Swój jadłospis uzupełnia latającymi rybami, które zbiera rankiem z pokładu. Po miesiącu żeglugi, 16 kwietnia docie-

ra na Antyle. Barbados wita go wieloma niespodziankami, nieznanymi ludzie witają go jak starego przyjaciela, są bardzo przyjaźni i zainteresowani; na przykład dentysta, który leczył Telidze zęby, gdy przyszło do płacenia rachunku miał powiedzieć: *Kartkę pocztową z każdego portu.* Po zwiedzeniu Antyli, w tym Martyniki i Grenady, 21 czerwca Teliga rusza w dalszą drogę; tym razem z zamiarem dotarcia do Kanału Panamskiego. Część tej drogi to spokojna pasatowa żegluga, ale w większości jednak zmaganie ze sztormem i awariami takielunku.

Na przejście Kanału Panamskiego na *OPTY* mustruje kilku amerykańskich studentów (każda jednostka pokonująca Kanał musi mieć na pokładzie kilkuosobową załogę). Tu-



Postój w Dakarze

taj znowu ma miejsce awaria silnika - na szczęście udaje się ją szybko usunąć.

Po wyjściu na Pacyfik Teliga obiera kurs na Galapagos. Dni mijają szybko, żegluga w pasacie z postawionym bliźniaczym fokiem. Wieją

Leon Tumiłowicz

Konstruktor jachtowy, żył w latach 1909-71. W roku 1934 wraz z bratem Olgierdem założył pierwszy jachtowy warsztat skutniczy o nazwie Stocznia Jachtowa w Gdyni. Budowane były tam jachty balastowe typu Mewa o powierzchni ożaglowania 10m², a także typu Konik Morski, którego do wybuchu wojny zbudowano 26 egzemplarzy. Tumiłowicz skonstruował też jacht typu Tom o powierzchni ożaglowania ok. 100 m². Reprezentantem tego typu jest zbudowana w 1958 *POLONIA*, flagowy jacht PTTK.

pomyślne wiatry, choć o zmiennej sile. Wreszcie pogoda pogarsza się - żegluga staje się mokra i pochyła. Mimo starannego uszczelnienia i malowania, feralna nadbudówka stale przecieka. W wolnych chwilach Teliga czyta o przeżyciach innych, żeglujących tą samą trasą. Zasnute chmurami niebo uniemożliwia prowadzenie astronawigacji, zatem żeglarz „jedzie” na zliczenie. Wreszcie pogoda poprawia się, na horyzoncie pojawiają się wyspy, a pozycja zliczona różni się od rzeczywistej tylko o kilka mil. Postój na Galapagos trwa pięć tygodni.

Jeszcze przed opuszczeniem wysp Teliga odwiedza zatokę pocztową przy wyspie Floreana. Znajduje się tam beczka, do której załogi statków wkładają listy z załączonymi pieniędzmi na ich przesłanie. Natomiast jednostki idące w stronę portów, z pocztą zabierają te listy. Jest to zwyczaj wywodzący się jeszcze z epoki żaglowców. *Z kilku li-*

stów pozostawionych przeze mnie jeden dotarł na pewno. Potwierdził to odbiorca...

28 października 1967 Teliga opuszcza Galapagos. W górę idą bliźniaki, rozpoczęła się łagodna, szybka żegluga. Niestety pasat nie wieje zbyt regularnie i przy kursach bakstagowych - a więc przy klasycznym zestawie żagli - pojawiają się kłopoty z samosterownością. Aby mieć czas na wyspanie się, Teliga musi często iść kursem odchylnym od pożądanego o 15-20 stopni. Niepotrzebnie wydłuża to żeglugę. Pojawiają się marzenia o samosterze, które szybko urzeczywistniają się w postaci... projektu; pozostaje tylko cierpliwe czekanie na pierwszy port. Po trzydziestu jeden dniach na morzu dociera do Markizów, jednak nie zatrzymuje się tam na długo i rusza w dalszą drogę w stronę Tahiti, gdzie dociera 31 grudnia 1967 roku.

Teliga dwukrotnie powitał nowy 1968 rok

na morzu, według czasu polskiego oraz w porcie, według miejscowego. Jeszcze w drodze na Tahiti *OPTY* zderzył się z dryfującym pniem palmy. Wstrząs był silny, ale kadłub wytrzymał i nie przeciekał. Dopiero na Tahiti okazało się, że część burty jest mocno zardrapana i widnieje na niej kilka szram. Niestety port Papeete jest przepiękny (o tej porze jachty przeczekiwały tam sezon huraganów, wykorzystując czas na remonty) i jacht Teligi musi czekać na swoją kolejkę do pochylni. Teliga obawia się, że w miejscach nie chronionych farbą po zderzeniu z palmą, do dzieła weźmie się świrdrak tropikalny - toredo. Niestety obawy potwierdziły się. Dopiero po trzymiesięcznych oczekiwaniach (Teliga nie marnuje tego czasu; buduje m.in. zaprojektowany wcześniej samoster) *OPTY* zostaje wreszcie wyslipowany. Poszycie poddane zostaje naprawom w miejscach stoczonych przez toredo i na nowo pomalowane.

7 maja 1968 opuszcza Tahiti i z pasatem rusza w dalszą drogę, kierując się na północny zachód - do Bora Bora. „Samuś”, bo tak Teliga nazwał swój samoster spisuje się

dobrze. Już następnego dnia na horyzoncie ukazuje się Bora Bora. I znów kłopoty z silnikiem podczas wejścia do laguny. Na wyspie Teliga odwiedza grób Alaina Gerbaulta, wielkiego francuskiego żeglarka. Część rejsu postanawia odbyć bez „mechanicznego pomocnika” i demontuje śrubę i wał silnika.

16 maja opuszcza wyspę. Silne wiatry pozwalają na rekordowe przebiegi dobowe rzędu 150 i więcej mil. Na trasie z Bora Bora *OPTY* przecina antypołudnik Warszawy; z tej okazji jego „załoga” stawia za pomocą flag sygnałowych sygnał „Pozdrowienie dla Warszawy”. Na odcinku tym samotny żeglarz obchodzi 51 urodziny.

Fidzi osiąga 4 czerwca. Na miejscu zostaje poddany remontowi silnik jachtu - nadzieja, że kłopoty z wałem należą już do przeszłości. Dodatkowo maluje kadłub, zabezpieczając w ten sposób smakowity mahoń przed atakami świdra. Warto wspomnieć, że właśnie tutaj w Suva (stolica wyspy) robak ten zatopił *ZJA WĘ* Wagnera. W Suva Teliga miał dostać wizę australijską, gdyż chciał zawinąć do Sydney. Niestety wizy nie otrzymał. Przygotowuje się więc do dalszego rejsu przez Nowe Hebrydy i Cieśninę Torresa. Kompletuje brakujące mapy, uzupełnia prowiant. Wreszcie 29 lipca wyrusza w drogę powrotną i opuszcza Fidzi. Postanawia opłynąć Przylądek Dobrej Nadziei i dojechać tak daleko jak mu się uda. Bierzemy zapasy żywności i wody na 150 - 180 dni. Będzie to najdłuższy etap w jego rejsie. Do Dakaru zawinie już w następnym roku, 9 stycznia, zostawiając za rufą 13260 Mm.

Po miesięcznej żegludze zostawiając za rufą Morze Koralowe, Cieśninę Torresa i Morze Arafura, wypływa na Ocean Indyjski, gdzie spotyka bardzo zmienne wiatry. *Zaczęty dąć z różnych kierunków. (...) Czasem wiały zaledwie na tyle, aby wypełnić żagle, to znów zmuszały mnie do zrzucenia ostatniego skrawka płótna i demontowania ptatu samosteru.*

Dla Teligi ważnym „etapem” rejsu jest przecięcie południka Warszawy; przechodzi on tuż koło najbardziej wysuniętego na południe krańca Afryki - Przylądka Igielnego. Później jest już

Przylądek Dobrej Nadziei i Atlantyki; *OPTY* kieruje się ku północy. 8 grudnia 1968, dokładnie w drugą rocznicę opuszczenia Gdyni na *pokładzie SŁUPSKA*, Teliga przekracza równik; jest z powrotem na północnej półkuli.

Ostatniego dnia 1968 roku *OPTY* spotyka krótkotrwały, lecz gwałtowny huragan. Uszkadza on bezmasztowy jacht. Teliga postanawia obyć się bez niego i demontuje maszt, który pocięty na kawałki wyrzuca za burtę. Od tego momentu *OPTY* staje się słupem.

9 stycznia 1969, po 165 dniach w morzu Teliga dociera do Dakaru w Senegalu

Tam odpoczywa po trudach żeglugi, zwiedza okolicę, remontuje jacht i uzupełnia zapasy. 27 marca opuszcza Dakar i rusza na ocean - kierunek północny i Wyspy Kanaryjskie. 5 kwietnia, o godzinie 11.15 czasu Greenwich, na pozycji 23°25'W 23°56' N, *OPTY* przecina swój kurs sprzed 2 lat - zamyka wokółziemską pętlę. Rejs dookoła świata trwał dwa lata, trzynaście dni, 21 godzin i 35 minut.

Żeglarka coraz częściej dręczą symptomy nasilającej się choroby - nieznosne bóle. 16 kwietnia osiąga Wyspy Kanaryjskie. Po czterech dniach postoju rusza w ostatni etap

rejsu, który ma się zakończyć w miejscu, w którym się rozpoczął - w Casablance. Dociera tam 29 kwietnia i cumuje przy burcie polskiego statku *SANDOMIERZ*. Następnego dnia, w obecności polskich dyplomatów i przedstawicieli władz Maroka, rejs *OPTY* został oficjalnie zakończony. Zakończyła się podróż jego marzeń.

Niestety bóle pojawiają się znowu. Teliga zostaje poddany badaniom; decyzja: natychmiastowy powrót samolotem do Warszawy. Prosto z Okęcia Teliga jedzie do szpitala, gdzie przechodzi operację. Potwierdzają się diagnozy lekarzy; utajony przez wiele lat nowotwór.

Było jasne, że kapitan nie przyprowadzi już swego jachtu z Casablanki do macierzystej Gdyni. *OPTY* powrócił zatem do kraju na pokładzie m.s. *ORŁOWO* 13 czerwca.

Rekonwalescencja przebiegała prawidłowo. Operacja i zabiegi rokowały nadzieję na powrót do zdrowia. Teliga rozpoczął serię masowych i tłumnych spotkań z entuzjastami swego rejsu. Udzielił kilkudziesięciu wywiadów. Zakończył pisanie miniatur „*OPTY* od Gdyni do Fidzi” i „*OPTY* od Fidzi do Casablanki”. Zaczął porządkowanie materiałów do książki „Samotny rejs *OPTY*”; pracę nad nią przerwała śmierć. Leonid Teliga zmarł 21 maja 1970 roku.



Na warszawskim lotnisku Okęcie po przylocie z Casablanki