

SKOKAMI

Trzeba było po kolorze wody i układzie fal orientować się, jak wiedzie droga. Rybacy pokazali nam nabieżniki - charakterystyczne kępy drzew oraz wieżę kościoła, którą należało trzymać w odpowiednim namiarze.

Dariusz Bogucki



Obozowaliśmy nad Wisłą, na lewym - zachodnim brzegu, jakiś kilometr w dół rzeki od rybackiej wsi Śpiewowo (teraz nazywanej Świbno), i też kilometr od ujścia do morza. Była tam duża polana znakomicie nadająca się do ustawienia namiotów. W Śpiewowie mieszkali nie tylko rybacy, ale i rolnicy, bo chałup było więcej niż wiosłowych łodzi rybackich w maleńkiej przystani, obok której był sklep i poczta. Trochę w głębi, na skarpie stał mały kościółek.

Łączność z Gdańskiem umożliwiała droga z urodzenia bita, czyli o nawierzchni z tłuczonego kamienia, gdzieś tam łataną przez Niemców w czasie wojny dyliną z nieokorowanych sosnowych bali. Martwą Wisłę pokonywało się promem ciągniętym ręcznie z prędkością zależną od widzimisię obsługi. Kiedy przewoziliśmy sprzęt na obóz, aby przeprawę przyspieszyć, przyłączyliśmy się do napędu promu, ciągnąc drewnianymi kopy-

ściami za stalową linę. Było też połączenie kolejowe z Gdańskiem, w postaci wąskotorowej kolejki parowej, typowej „ciuchci”, która przeprowiała się przez Wisłę parowym także promem.

Szukanie drogi na otwarte morze

Do prowadzenia obozu żeglarskiego potrzebny był jednak kontakt nie tylko z Gdańskiem, ale z otwartym morzem, czyli przez ujście Wisły. Mapa morska, na której to ujście zaznaczono jako Przekop Wisły, niewiele nam objaśniła. Wedle niej Wisła miała przy naszym obozie niemal kilometr szerokości, kilkumetrową głębokość, uregulowane dno i brzegi, wał przeciwpowodziowy na wschodnim brzegu i bardzo silny prąd. Do samego ujścia mielizn nie było, natomiast na morzu, tuż przy brzegu tworzyły się piaszczyste płycizny, niekiedy osuchy nawet, ze zmieniającymi się ciągle zarysami.

Tyle mówiła mapa, która nawet nie siliła się, żeby to precyzyjniej określić. Autorzy zadowolili się lakoniczną informacją, że „głębokości stale zmienne”. A ponieważ to ujście nie miało w ogóle znaczenia żeglugowego, nie ustawiono tam żadnych znaków nawigacyjnych.

Liznąwszy, że informacje podawane przez mapę są za skąpe, pojechaliśmy rowerami wzdłuż brzegu na wizję lokalną. Do linii brzegu dochodził wzdłuż rzeki kamienny nasyp urywający się zaraz po wejściu w morze, a dalej aż za linię horyzontu kotłował się przybój. Z końca nasypu nie można było wypatrzeć przejścia między mieliznami, więc sytuacja wydawała się beznadziejna. Nie dając za wygraną wróciliśmy do wsi, aby popytać rybaków, bo oni jednak na morze wychodzili. Opinie były zgodne - są dwa przejścia, jedno przy brzegu na zachód, a drugie prawie wzdłuż osi rzeki prosto na morze. Pływali tamtędy tylko w dzień i gdy nie było mgły lub sztor-

mu. Teraz pogoda była dobra, więc namówiliśmy dwóch rybaków, żeby nam te przejścia pokazali.

I popłynęliśmy. W rzeczywistości nie było całkiem tragicznie. Można było po kolorze wody i układzie fal zorientować się, jak wiedzie droga, a rybacy pokazywali nam nabeżniki w postaci charakterystycznych kęp drzew zachodzących na siebie, oraz wieży kościoła; którą trzeba było trzymać w odpowiednim namiarze.

Jednak w tych warunkach wchodzenie na Wisłę od strony morza czy wychodzenie z niej stanowiło wielką loterię, w której stawkę stanowiły nasze oba jachty i też życie załóg. Ale myślę, że decydując się na założenie tutaj obozu w ogóle o tym nie myśleliśmy.

Obóz

Na upatrzonej polanie ustawiliśmy w krąg kilka wojskowych namiotów z demobilu wybląganych w Unrze (UNRRA). Zaś prycze, ławy i stoły, harcerską tradycją zrobiliśmy sami. Była nawet obozowa brama w dobrym przedwojennym stylu, maszt z flagą i maleńka kapliczka na brzoźowym odziomku skromnie z boku ustawiona. Reszty dopełniły Wisła, na której ustawiliśmy wypożyczony z Zarządu Dróg Wodnych ponton do cumowania jachtów, oraz las sosnowy dookoła.

Podstawą naszego wyżywienia na obozie była wówczas pomoc UNRRA w postaci konserw i mąki, oraz suszone jarzyny, które dostaliśmy od Szwedzkiego Czerwonego Krzyża. W sklepie można było kupić chleb, gdy się go dzień wcześniej zamówiło, a z rolniczą rodziną umówiliśmy się na dostarczanie mleka, bo ono nie podlegało obowiązkowym dostawom. Nie można było natomiast kupić ryb od rybaków, bo każda złowiona sztuka musiała być odstawiona do spółdzielni, która zajmowała się tylko skupem bez prawa handlowania, więc nieliczni wówczas letnicy jeździli po ryby do Gdańska. Nas to specjalnie nie dziwiło, bo z dziwolągami wprowadzonymi przez komunistyczną władzę



WŁÓCZĘGA z dodatkowym żaglem na achtersztagu



WODNIK i WIGRY na Wiśle

zaczęliśmy się już oswajać, a do tego środki finansowe nie pozwalały na kupowanie ryb uważanych wówczas za luksus, więc odpowiednio drogich. Las oddzielał nas dokładnie od reszty cywilizowanego świata, a izolację pogłębiał całkowity brak radia w jakiegokolwiek postaci, no i brak sąsiadów w pobliżu.

Szkolenia w „systemie ciągłym”

Uczestnicy obozu zostali podzieleni na cztery wachty, co pozwalało obsadzić kolejno oba jachty, które

wychodziły z obozu na trzydniowe pływanie po Zatoce i otwartym morzu. Każdy jacht wchodził do obozu na parę godzin po to tylko, aby zmienić załogę. Jeśli ktoś wszedł rano, to przed zmrokiem musiał wyjść na morze, a jeśli zawinął wieczorem, to rano wychodził.

Kadry, to znaczy kolegów z uprawnieniami, było zaledwie kilku, więc trzeba było prowadzić jacht przez cały czas samodzielnie i do tego szkolić zupełnie nieopływającą załogę. Była to więc dosyć ciężka służba, ale dawaliśmy sobie jakoś radę. Piszę - my, bo też należałem do kadry.



Obóz w Śpiewowie. 1947 r.

Po jakimś czasie oswoiłem się z trudnościami żeglowania wśród mielizn i dni układały się w jednolity powtarzalny cykl. Wychodziliśmy na Zatokę, tam prowadziłem podstawowe szkolenia, zaś na noc wchodziliśmy do któregoś portu w Zatoce. Drugiego dnia ruszyliśmy na pełne morze, a jeśli starczyło czasu i wiatr trafił się odpowiedni, docieraliśmy do Władysławowa, a stamtąd wracaliśmy już z powrotem do Śpiewowa.

Dreszcz lawirowania wśród płycizn

Zwykle postugiwałem się przejściem z pełnego morza, ale któregoś dnia, już w drugiej połowie trwania obozu, pod wieczór, wracając **WODNIKIEM**, żeby zdążyć przed

zmrokiem, wybrałem kanał prowadzący wzdłuż brzegu. Używaliśmy go rzadko, gdyż miał nabieżniki gorzej rozróżnialne i był o wiele węższy niż ten prowadzący z morza. Tyle że był znacznie krótszy. Wiatr niezbyt silny wiał korzystnie, pozwalając iść między mieliznami bez halowania, więc zapowiadało się wejście bezproblemowe. I z początku tak przebiegało. Znaleźliśmy bez większego trudu wejście w kanał między mieliznami i jacht zaczął sunąć cicho wzdłuż skraju mielizny. Ale napięcie było ogromne, wszyscy w milczeniu obserwowali otoczenie i liczyli upływające minuty żeglugi. Była to bowiem załoga, która pierwszy raz tędy wchodziła, nic więc dziwnego, że forsowanie przejścia robiło na nich wrażenie. Od strony morza, od nawietrznej, wielka mielizna spiętrzyła przybój, a załamujące się fale z donośnym szumem przetaczały się przez nią aż do kanału. Po zawietrznej, odlądowej stronie było spokojniej, fale przebiegały przez płyciznę nie załamując się i wygaszały się gdzieś daleko na lewo widocznej plaży.

W przyboju na mieliznie

Widzieliśmy już dosyć wyraźnie koniec przyładowej mielizny, kiedy większa wyraźnie od poprzednich fala przetoczywszy się przez ze-

wnętrzną mielizną uniosła WODNIKA do góry i po prostu wyrzuciła go na piasek po zawietrznej. Jacht położyło burtą na piasku, nok bomu zanurzył się w wodzie, a żagle zaczęły przeraźliwą szarpaninę. Przez chwilę uczeplieni nadbudówki i olinowania zamarliśmy w bezruchu oszołomieni sytuacją. W ciszy, bo wszyscy milczeli, poleciłem zwinąć żagle. Załoga sprawnie, jakby to było w porcie, wykonała polecenie i żagle po chwili znalazły się przy pokładzie, a bom przytrzymany szotami wynurzył nok z wody. A kolejne fale przetaczając się pod kadłubem unosiły jacht i z hurkotem przesuwają go po piasku. Patrząc na to, jak jacht się porusza unoszony falą, pomyślałem, i była to pierwsza myśl o sposobie ratunku, że trzeba spróbować zejść z mielizny samemu. Jedyne zaś siłą, którą można było w tym celu wykorzystać, mogły być żagle. Postanowiłem zacząć od foka i po chwili wyciągnięty na sztagu leżącego niemal poziomo masztu fok zaczął pracować. Jacht w momentach, gdy fala unosiła go nad piasek, najpierw obrócił się, a potem skokami zaczął się posuwać w kierunku końca mielizny.

Nie wiem, jak długo to trwało, nikt nie miał zegarka, a nawet gdyby był, to na pewno nikt by na upływ czasu nie zwracał uwagi. Po prostu, bez tchu niemal, śledziłem powolne, ale systematyczne zbliżanie się głębokiej wody. Wreszcie uderzenia kadłuba o piach osłabły i jacht powoli, przy każdym następnym skoku zaczął prostować się. A gdy kolejne zagłębienie się kadłuba w dolinie fali nie spowodowało tąpnięcia o piasek, napięcie zgromadzone w nas wyładowało się spontanicznym krzykiem. Wreszcie wszyscy przez chwilę bez opamiętania, po czym wyładowani umilkliśmy. I już w milczeniu postawiliśmy grot, a potem ciągle w milczeniu dotarliśmy do pomostu.

Była pora kolacji, ale ja nie mogłem nic jeść - poszedłem od razu spać.

Fot. Allan Wojciński

Ryc. Irena Kuran-Bogucka