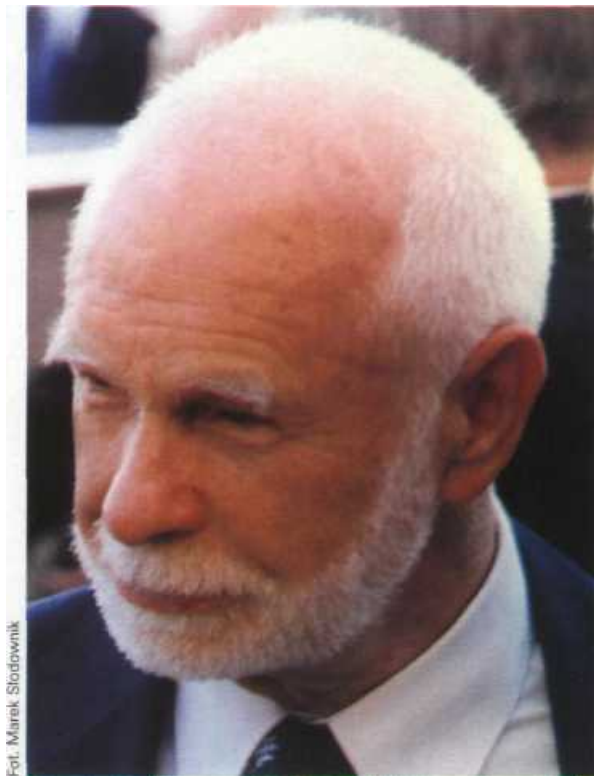


DARIUSZ BOGUCKI

Mówią, że krainom polarnym zawdzięcza białą brodę, przyjaciołom zaś przydomek „Dziadek Mróz”. Mógłby mieć górę lodową w herbie.

Mira Urbaniak



Fot. Marek Słodownik

Nie przypuszczał, że służbowa podróż statkiem-przetwórnią na łowiska grenlandzkie zdecyduje o jego życiowych fascynacjach i wyznaczy trasy wszystkich następnych żeglarskich rejsów. Kiedy zobaczył ten piękny i zupełnie inny świat Arktyki, pomyślał, że wróci tu jachtem.

I popłynął jachtem o nazwie *KISMET*. Tak narodził się żeglarz-polarnik.

Wiele lat wcześniej, w Warszawie, Darek gromadził kolejne roczniki „Morza”. Wszystkie przypadły w pożodze wojennej, a on - nastolatek, z konspiracyjną i partyzancką przeszłością, przyjechał z rodziną do Gdańska. Tu można było wrócić do dziecięcych fascynacji. Przyszli zdobywcy oceanów nie mieli pojęcia, jak się skrobie i maluje łódki, a tym bardziej, jak się żegluje. Podpatrywali więc star-

szych kolegów, przedwojennych żeglarzy, i uczyli się sami. Była to skuteczna nauka, a przygody takie jak parogodzinna naprawa złamanego masztu na otwartym morzu, w nocy, z jedną latarką i bez bosmańskiej ławeczki, pamięta Darek Bogucki do dzisiaj, choć minęło ponad pół wieku. Pamięta także, jak pociągała ich swobodna przygoda, zmaganie się z morzem, czysty wiatr z otwartego morza. Nie było wielkich ambicji i dalekich rejsów, ale przecież za horyzontem był świat, a oni, mimo wszystko, stali u jego wrót.

W latach pięćdziesiątych podobne metody jak na lądzie, stosowano na morzu. Kiedy pewnego razu nie znalazł swojego nazwiska na liście załogi, zabrał worek żeglarski i aż do 1956 roku pływał po śródlądziu. Tych parę lat poświęcił rodzi-

nie - żonie i dwóm córkom, studiom i pracy zawodowej (wciąż jest dumny z podnośnika do kutrów, który wtedy zaprojektował i nie mógł opatentować - co po nim zrobili Amerykanie). Na morze wrócił dopiero w latach sześćdziesiątych i wyruszył na północ.

Islandia i pierwsze zdobycie przez polski jacht niedostępnej wyspy Jan Mayen, pierwsze polskie i drugie w skali żeglarstwa światowego dotarcie do Zachodniej Grenlandii, Spitsbergen - osiągnięcie rekordowej szerokości geograficznej.

Przybywało mil morskich polarnej żeglugi, doświadczeń i rosty marzenia. Wreszcie wypowiedział to największe: Przejście Północno-Zachodnie. Cabotowie, Frobisher, Hudson, Ross - kilkaset lat najwięksi zmagali się z arktycznym szlakiem liczącym ponad trzy tysiące

mil, łączącym Morze Baffina z Cieśniną Beringa, Atlantyk z Pacyfikiem, przebiegającym nad Kanadą i Alaską, prawie cały rok skutym lodem, otoczonym mgłą, bezludnym, niezdobytym. Poddął się wreszcie na początku XX-wieku Amundsenowi, a siedemdziesiąt lat później postanowił powtórzyć to Dariusz Bogucki.

Był rok 1974, zmiany polityczne w kraju, udział polskich żeglarzy w światowych regatach i rejsach otworzyły drogę do realizacji marzenia, które gdy tylko zostało wypowiedziane, nabrało jeszcze większego rozmachu. I tak powstała idea pierwszej w historii żeglarstwa wyprawy do Arktyki Kanadyjskiej i za południowy krąg polarny. Szalony, ale logiczny pomysł, który wymagał zbudowania jachtu na wody polarne, załogi, która wytrzyma trudy ponad rocznej żeglugi i bagatelna - zgody władz kanadyjskich na pierwszą część wyprawy.

A jednak w lipcu 1975 roku zegnaliśmy pod gdańskim Żurawiem biało-czerwony jacht *GEDANIA*, który pod wodzą kapitana Dariusza Boguckiego i z wytrawną, sprawdzoną wcześniej w Arktyce załogą, wyruszał do obu Ameryk. Po czternastu miesiącach, w tym samym miejscu, witaliśmy zdobywców. Choć Kanańczycy nie wydali zgody na przepłynięcie Przejścia Północno-Zachodniego (nie pierwszy raz przegrał Bogucki z urzędnikami), to *GEDANIA* jako pierwszy w świecie jacht dotarła w ciągu jednego rejsu za Północne i Południowe Koło Polarne - nikt dotąd nie powtórzył tego wyczynu oraz okrążyła Horn szlakiem najbardziej wysuniętym na południe.

Sukcesy i porażki, codzienne życie załogi, spotkania z polarnikami, egzotyczną przyrodę i znajomości opisał kapitan w swojej kolejnej książce. Bo w krainach polarnych narodził się także żeglarz-literat. Po sukcesie *GEDANII* prowadził jeszcze kapitan Bogucki kolejne wyprawy polarne, w tym ponownie do Antarktyki do stacji im. H. Arctowskiego. Na swoim koncie ma udział w dziewięciu wyprawach polarnych, w siedmiu jako kapitan,

a przebył ponad 100000 Mm żeglugi morskiej w ciągu 50 miesięcy, w tym 10 miesięcy w strefach polarnych.

W uznaniu tych osiągnięć przyjęty został jako czwarty po wojnie Polak do ekskluzywnego międzynarodowego stowarzyszenia podróżników „The Explorers Club”.

Kapitan Bogucki twierdzi, że pokora musi być wpisana w życiorys, a przecież doświadczenie polarne oraz poparte doktoratem nauk technicznych sukcesy konstruktora statku *badawczego SIEDLECKI*, którego projekt wygrał konkurs FAO, statków rybackich, jachtów skłoniły go do podjęcia w latach osiemdziesiątych zupełnie nowego wyzwania. Doprowadził do założenia spółki akcyjnej „Polareks”, która miała wybudować i eksploatować statek żaglowo-motorowy do obsługi stacji polarnych.

Budowa statku została rozpoczęta, ale nie udało się uzyskać gwarancji polskiego banku i zgromadzić środków na dokończenie statku. Zwodowany kadłub sprzedano, zaś spółka ogłosiła upadłość. Kapitan Bogucki pozostał z poczuciem klęski, bo, jak twierdzi, nie umiał znaleźć sposobu wyjścia z sytuacji, stracił przyjaciół i zapłacił zdrowiem. Ale nie wszystko zostało stracone. Niedawno na kadłubie „Polareksa” zbudowano *HORYZONT II* - nowy statek dla Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, który będzie pływał szlakiem kapitana Boguckiego do polskich stacji polarnych.

Nigdy nie żeglował dla samego żeglowania, lecz aby poznawać świat, i robił to całe życie, miał szczęście zbudować jacht i sprawdzić go w realizacji marzenia. Nigdy nie mówi o ludzkiej zawiści - to też trzeba wpisać w ryzyko życiowe

Lekarz zamknął polarny rozdział jego rejsów, ale przed nim kolejne książki, jak mówi „o trwaniu i przemijaniu, o sile i przemianach oddziaływania morza na ludzi i o emocjonalnym przeżywaniu relacji między człowiekiem a morzem”. Kapitan Dariusz Bogucki jak mało kto jest do takiej refleksji uprawniony.

O Darku mówią:

Fot. arch. Miry Urbanik



Grażyna Murawska - dziennikarka, publicystka morska

Znamy się z Darkiem ponad 30 lat i mogę powiedzieć, że jestem z nim zaprzyjaźniona. Imponuje mi jego spokój, „zimna krew” i dystans do wszystkiego - nigdy nie słyszałam,

aby podniósł głos. Podziwiam jego ogromną cierpliwość, wyrozumiałość i niezwykłą umiejętność słuchania oraz refleksję, która zawsze towarzyszy wypowiedziom, a ma dużo do powiedzenia. Osiągnął wiele - jest bardzo znanym żeglarzem, polarnikiem i projektantem statków, a jednak wiele rzeczy mu się nie udało, co zaowocowało między innymi kłopotami finansowymi, utratą domu i zdrowia. A mimo to ciągle się podnosi, a ponieważ nie jest zawistny, wciąż wszystkim pomaga.

Fot. Marek Słodownik



Ryszard Langer - pracownik naukowy rybołówstwa, konstruktor statków i jachtów

Młody, niskiego wzrostu, silnie szpakowaty, obdarzony uważnym spojrzeniem, pełen spokojnego, wyważonego dynamizmu -

starszy kolega klubowy Harcerskiego Kręgu Morskiego „Wodnik” w Gdańsku - takim poznałem Darka w 1946 roku, kiedy manewrował jachtem „Wodnik” w basenie jachtowym w Gdyni.

35 lat temu w pociągu relacji Gdynia-Szczecin zmówiłem się z Darkiem na temat realizacji projektu dla rybołówstwa z fundacji ONZ - oceanicznego statku badawczego, którą to pracę prowadziłem z ramienia Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Potrzebny był projekt kompleksowy, który miał przebić zakusy Norwegów na fundację. Upór w realizacji myśli nowatorskiej cechujący Darka w znacznej mierze wspomógł działania entuzjastów nowoczesnych badań w polskim rybołówstwie.

Wspólna praca nad koncepcją jachtu *GEDANIA*, prace nad rozwojem żeglarstwa morskiego w Polsce, w Centrum Techniki Okrętowej nad napędami wiatrowymi statków czy nad pierwszym projektem technicznym późniejszego statku szkolnego *DAR MŁODZIEŻY* - to dalsze etapy znajomości i męskiej przyjaźni. Wspólne działanie w Solidarności i Radzie Pracowniczej Centrum Techniki Okrętowej to kolejne, czasami „przygody” w naszej znajomości.