

NA PRZEKÓR WSZYSTKIEMU



Przed dwudziestu laty na wybrzeżu zjawił się Polak mieszkający na stałe w Paryżu. Chciał budować regatowy jacht, który mógłby konkurować z jednostkami Erica Tabarly'ego.

Władysław Bożek

Przybysz nazywał się Richard Raczyński. Doszło, nie bez kłopotów, do spotkania z kpt. Czesławem Gogońkiewiczem, kierownikiem biura projektów Stoczni Jachtowej im. L. Teligi. Był on projektantem m. in. obu *SPANIELI* Kuby Jaworskiego i *NIKE* Richarda Konkolskiego. Czesław zdecydował się zaprojektować jacht. Jeden z punktów umowy gwarantował konstruktorowi możliwość tworzenia ekipy regatowej oraz poprowadzenia jachtu.

Żadna ze stoczni jachtowych nie zdecydowała się na budowę prototypowej jednostki. W rezultacie, na zapadłej polskiej wsi Polna Bania w okolicach Sandomierza w pół roku zbudowano „w ogródku” halę - 30 metrów długości, 13 metrów szerokości i 10 metrów wysokości. Niezbędne materiały i maszyny sprowadził z Francji Raczyński. Gogońkiewicz szybko zebrał ludzi. Fachowcy pomagając mu ryzykowali utratę pracy, gdyby wieść o budowie zatoczyła szersze kręgi. Szkutników ze stoczni obowiązywał niepisany warunek dyktacji, że uzyskują zgodę na prace przy

jachcie, jeżeli tyle samo czasu i energii poświęcą na budowę regatowych jednostek w stoczni.

I rozpoczęła się półtoraroczna harówka. Richard Raczyński co parę tygodni przyjeżdżał z Paryża z materiałami i wyposażeniem. W budowę zainwestował 250 tysięcy dolarów, co było wówczas znaczną sumą. Sprowadził airex oraz kevlar - materiał o znaczeniu strategicznym. Dzięki układom udało się także uzyskać zgodę na import kevlaru do budowanego w „Telidze” *SPANIELA II*. Tak więc powstawały równoległe dwa jachty, do których budowy użyto najnowszych materiałów konstrukcyjnych.

Budowa kadłuba była trzymana w tajemnicy i tylko pewne szczegóły docierały do środowiska żeglarskiego. Już wtedy w *PŻZ* był szum, bo głocono się nad zagadką, kto to jest ten Raczyński, który od roku figurował na liście startowej *OSTAR-80* w rubryce „Poland”, jako trzeci reprezentant kraju obok Jaworskiego i Rakowicza. I gdzie jest jego jacht?

Zaczęły się trudności z zarejestrowaniem jednostki, uzyskaniem świa-

dectw pomiarowych, dokumentacją prawną zakupu materiałów. Szybko zbudowana maszyna regatowa stała się problemem dla „decydentów”, zwłaszcza że budowa *SPANIELA II* i remont *SPANIELA I* przeciągały się. Zaczęła węszyć prokuratura sandomierska, zaintrygowana m.in. pogłoskami o rzekomo bajorńskich zarobkach na budowie. Plotki te bezwiednie podsylił pełen fantazji szkutnik Kowek, który wykopał dziewczynę w szampianie, choć użył do tego ledwo jednego kontenera perlistego trunku.

Rozpoczął się wśród niezliczonych trudności długi, lądowy rejs jachtu z Bani Polnej do Świnoujścia, który trwał ponad pół roku. Problemem stały się pieniądze na silnik. Dla „świętego spokoju” zatrzymano Czesława w areszcie tymczasowym do czasu wyjaśnienia ich pochodzenia. Wypuszczono go po analizie operacji bankowych oraz interwencji władz stoczni i *OZZ* szczecińskiego.

W końcu jacht zawitał do Szczecina, gdzie prace wykończeniowe ruszyły pełną parą. Gdy wszystkie niezbędne prace we wnętrzu i na



Na starcie w Plymouth

pokładzie zostały zakończone, jacht został zwodowany. Tymczasem w rejs do Plymouth wypływały już *oba SPANIELE*. Nas, załogę *RACZYŃSKIEGO II*, czekała nerwówka: wypuszczą czy zielona trawka...?

Okazało się jeszcze, że organizatorom regat potrzebna jest dokumentacja jachtu. Została zorganizowana sztafeta - fotografik na uczelni, kierownik pociągu, warszawski dziennikarz, dwóch kapitanów samolotów, sam Richard Raczyński na lotnisku w Paryżu, awionetka do Plymouth... W ciągu dwóch dni dokumenty znalazły się na biurku organizatora OSTAR 80.

Monity w sprawie dopuszczenia jachtu do regat dotarły do władz w Warszawie. Zaś Erick Tabarly zagroził organizatorom OSTAR 80, że nie weźmie udziału w regatach, jeśli polski żeglarz Czesław Gogońkiewicz nie będzie mógł wystartować. Wreszcie zezwolono na próbny rejs po Bałtyku i wyrażono warunkową zgodę na wypłynięcie jachtu z kraju.

Działania przygotowawcze do rejsu nabrały tempa. Po tygodniowych



Na pokładzie jachtu stoją od lewej: Czesław Gogońkiewicz i armator Richard Raczyński

próbach dokonano niezbędnych poprawek. Dzięki różnym koligacjom załatwiono paszporty. Pojawił się problem polskiej bandery - jacht był bowiem własnością obywatela francuskiego. Gorączkowo zaczęto poszukiwać firmy, która chciałaby przejąć 51 % wartości jednostki, aby jacht mógł wystartować w regatach pod polską banderą. Ostatecznie współwłaścicielem jachtu została Polska Żegluga Morska. Umowę spisano 24 maja 1980 roku. Tymczasem w trakcie tych gorączkowych przygotowań Gogołkiewicz został zwolniony z pracy w MSJ „Teliga”, pod zarzutem nieprawdowości finansowych przy budowie statku.

W tym czasie jacht został zaprowiantowany, dokonano ostatecznej odprawy przed rejsem i po południu opuścił basen jachtowy w Gołęczynie. Po drodze na Zalew Szczeciński spotkaliśmy statek MS *NIEWIADÓW*, który zgodził się wziąć nas na hol. Wieczorem zawitaliśmy do Świnoujścia. Przycumowaliśmy przy odprawie celnej i przez kilka godzin gościliśmy na pokładzie straży granicznej i celników. Stół był suto zastawiony, aby któregoś z oficerów nie zachciało się dla zabawy zatrzymać jachtu. Po wbiciu stempli do paszportów, oddaliśmy cumy i na silniku wyszliśmy z główek portu. Gdy tylko poczuliśmy rozkołys morza, kapitan kazał postawić żagle i dodał obroty na silnik. Chcieliśmy jak najszybciej oddalić się od wód granicznych, aby ktoś przypadkiem nas jeszcze nie zatrzymał.

Czesław oglądał się za siebie, patrzył na ginącą czarną kreskę polskiego brzegu...

Fot. z arch. Władysława Bożka



Prokuratorskie plomby na kolumnie koła sterowego

TRAGICZNY LOS RACZYŃSKIEGO II

W regatach OSTAR-80, w których wystartowało 91 jachtów, *RACZYŃSKI II* pod kpt. Czesławem Gogołkiewiczem z każdym dniem zajmował coraz lepszą pozycję. Po 17 dniach był w pierwszej dwudziestce. Niestety, w odległości 21 Mm od mety, w bardzo gęstej mgle jacht został staranowany przez amerykański statek rybacki. Wypuszczony z niego krewetkowy bom połowowy „przeorał” pokład, ścinając od dziobu sztag, maszt, owiewkę nadbudówki oraz okucia pokładowe. Gogołkiewicz ocalał, gdyż akurat schodził do kabiny, żeby nawiązać łączność ze zbliżającą się jednostką. Po kolizji jacht został odholowany przez amerykańską straż przybrzeżną do portu w Hamilton. Wysokość strat oszacowano na około 50 tys. \$. Remont jednostki podjęto w jednej ze stoczni USA.

Tymczasem w kraju gruchnęła sensacyjna wieść o zniknięciu jachtu. W „Gazecie Robotniczej” spekulował na ten temat niejaki K. Falkiewicz. Nie wróciły jeszcze do Polski także oba *SPANIELE*. Dla ludzi znających morze było to zrozumiałe - zaczął się okres sztormów. Częściowo pod wpływem tych rewelacji prasowych, które trafiły za ocean, oraz nacisków ze strony PZZ-u Czesław Gogołkiewicz podjął ryzykowną decyzję powrotu do kraju. Na wodach szelfu Labradorskiego *RACZYŃSKI II* wpadł w sztorm o sile przekraczającej 12'B.

Pojawił się przeciek na wale sterowym i dwie osoby ciągle musiały wypompowywać wodę. Na samym takielunku jacht ciężko pracował na bardzo wysokiej fali. W nocy, gdy przy sterze stał Sarpola, francuski członek załogi, pozostała czwórka żeglarzy odpoczywających pod pokładem stwierdziła, że jacht dziwnie miota się na falach. Zaniepokojeni wyjrzeli na pokład i stwierdzili brak sternika. Wykonano wszystkie



Czesław Gogołkiewicz zginął na oceanie

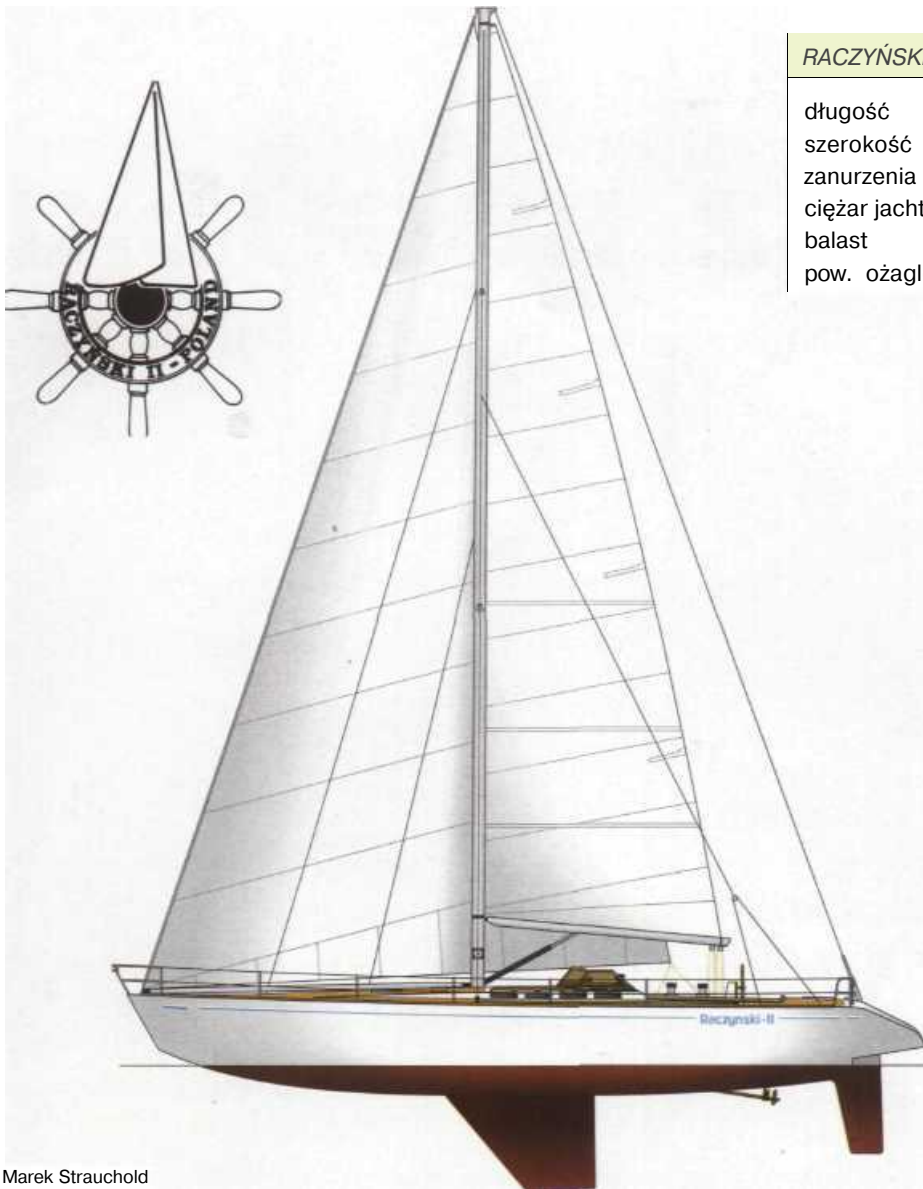
działania podyktowane procedurą i praktyką morską. Szansę odnalezienia zmytego za burtę Francuza w takich warunkach były jednak żadne.

Za sterem stanął Gogołkiewicz. Przypiął się do okuć w kokpicie. Pozostała trójka załogi - wśród nich fundator jachtu, Raczyński - na zmianę pracowała wewnątrz nad wypompowywaniem wody z zęzy. Jacht wiele razy kładł się na burcie, lecz za każdym razem podnosił się nieuszkodzony. Jednak po którymś szczególnie gwałtownym przechylenie zaczął się dziwnie zachowywać. Pierwszy oficer, Ryszard Stasiak, wyszedł na pokład, żeby sprawdzić, co się dzieje. Uszkodzenia spowodowane przez falę były duże, koło sterowe miało wyłamane szprychy...

Co gorsza jednak kapitana Gogołkiewicza nie było na pokładzie. Wystrzelono białe racy, wyrzucono koło ratunkowe. Komuś z załogi wydawało się, że przez chwilę widział Czesława na grzbiecie którejś kolejnej fali. Nadano sygnał „Mayday”. Zgłosił się statek, który był w pobliżu.

Akcja ratownicza była bardzo trudna. Statek podjął jacht na hol, załodze kazano go opuścić. Pozbawiony sternika jacht chaotycznie myszkował za statkiem często zalewany przez silne fale. Nabrał dużo wody, co spowodowało, że zerwała się lina holownicza. Z obawy o swoją jednostkę kapitan statku nie zaryzykował podjęcia ponownej próby holowania. Szczęśliwie dopłynął do portu, mając na pokładzie tylko trójkę załogi jachtu.

Porzucony *RACZYŃSKI II* zaginął na oceanie, dzieląc los swojego kapitana i jednego z członków załogi.



RACZYŃSKI II

długość	17 m
szerokość	4,5 m
zanurzenia	3,5 m
ciężar jachtu	ok. 14 t
balast	6,6 t
pow. ożaglowania	170/600 m ²

Rys. Marek Strauchold

RACZYŃSKI II

- Konstrukcja kadłuba - „sandwich”: 6 warstw kevlaru z kilkoma warstwami maty szklanej, airexem i żelkolem daty płytę konstrukcyjną, której wytrzymałość przekraczała pięciokrotnie wytrzymałość 5-milimetrowej blachy stalowej.
- W przedziale dziobowym schowek na zapasowe liny, żagle, wyposażenie techniczne.
- W kabinie dziobowej mieściły się cztery koje rurowe zawieszane na pasach przymocowanych do burt. Między kabiną dziobową a mesą główną stała grodzień z wbudowanymi szafkami na ubrania. Grodzień główna, przymaszta, wykonana była podobnie jak konstrukcja kadłuba.
- Główna mesa wyposażona była w cztery koje i składowy stół, przy którym siedziało wygodnie osiem osób. Niskie półgrodzie oddzielały ją od części kambuzowej po lewej burcie i nawigacyjnej po prawej.
- Kambuz został wyposażony w czteropalnikową kuchenkę, dwukomorowy zlewozmywak i dużą liczbą szafek.

- W przedziale nawigacyjnym znajdowały się: wygodny stół na mapy, szafki i półki na sprzęt nawigacyjny oraz „siedlisko” dla wachtowego. Po obu stronach burt było przejście do przedziału kapitańskiego z dużą koją. W przejściu z lewej burty mieścił się WC, a w prawym przejściu szafa.
- Przedział silnikowy mieścił się pod kokpitem. Wchodziło się do niego po odsunięciu zejściówki. Zainstalowany w nim był silnik wysokoprężny Volvo-Penta oraz układ wspomagania siłowników i pomp hydraulicznych. Z pokładu przez achterluk wchodziło się do achterpiku. Był to pierwszy polski jacht ze wspomaganie hydraulicznym koła sterowego i automatycznego pilota. Na kolumnie sterowej zainstalowano kompas, obok znajdowała się tablica z przełącznikami systemu hydraulicznego napinania achtersztagu, obciążacza bomu oraz babysztagu.

Na jachcie zainstalowano maszt firmy „Proctor” o wysokości 24 m z zamocowanymi trzema kabestanami fałowymi oraz jednym do refowania.