

DROGA NA OTWARTE MORZE

Zamiast skrobaczek używało się rozbitej szyby, a pędzle wygrzebywaliśmy w rupieciach pozostałych po poprzednich użytkownikach przystani.

Dariusz Bogucki

Po sezonie 1946 poczuliśmy się już tak osadzeni w żeglarstwie, że postanowiliśmy latem 1947 ruszyć na pełne morze, a także zorganizować miesięczny obóz żeglarski dla naszych członków. A że tkwiły w nas jeszcze ciągoty do harcerskich obyczajów, więc jak obóz, to po harcersku - pod namiotami. I nie w Twierdzy „Wisłoujście”, gdzie mieliśmy swoją klubową przystań, ani w Gdyni, bo tam przecież Basen Jachtowy był w środku miasta, tylko gdzieś na uboczu.

Zamysły dosyć obłądne, tylko *WODNIK* był czynny, sprzętu obozowego w ogóle nie mieliśmy, no i oczywiście brak było nam pieniędzy. Czasu też nie było - wszyscy studiowaliśmy. Dlatego traktowaliśmy możliwość realizacji tych zamierzeń z rezerwą, ale też z niefrasobliwym entuzjazmem. Pierwsza w kolej nasuwała się konieczność zrobienia wiosennego remontu obu jachtów, a potem rejsu pełnomorskiego wymaganego przed przystąpieniem do egzaminu na sternika. A sterników musieliśmy mieć, bo jakby bez nich wyglądały nasze morskie pływania i obóz żeglarski.

Tak więc jak tylko zima popuściła, zaczęły się wyjazdy do przystani w Wisłoujściu, gdzie stały oba nasze jachty. Droga zaś do Twierdzy

wcale nie była prosta, jako że okolica portowa nie całkiem bezpieczna i komunikacja skomplikowana, bo najpierw tramwaj, a potem prom i wreszcie kawał pieszo. Przystań w Twierdzy też nie przedstawiała się zachęcająco. Zrujnowane drewniane pomosty rozmieszczone w zewnętrznej i wewnętrznej fosie, kilka starych, zapuszczonych hangarów, gdzie w zimie trzymane były jachty, mocno zdezelowany slip i niewiadomego przeznaczenia domki, w których gnieździły się kluby.

Najmocniejszą pozycję wśród klubów miał Polski Klub Morski, jeszcze przedwojenny klub gdański, dobrze zorganizowany i prowadzony przez doświadczonych żeglarzy. Kiedy Gdańsk miał status Wolnego Miasta, dni byli tam jedynym polskim klubem żeglarskim. Oprócz PKMu miały w Twierdzy swoją siedzibę YMCA, część AKMu, nasz *WODNIK*, a też rybacy trzymali tam kilka swoich kutrów. O jakimkolwiek warsztacie nikt tam nie słyszał, a sanitariaty ograniczały się do prymitywnych sławojek.

No, ale młodość była dobrą przeciwwagą dla tych okoliczności, więc za remont obu jachtów od razu zabraliśmy się bez większego namysłu. Na *WODNIKU* pływaliśmy już w poprzednim roku, więc jego re-

mont nie był trudny, ale ten drugi jacht, który nazwaliśmy *WŁÓCZĘGA*, wymagał nie tylko remontu kadłuba, ale otaklowania i uszycia żagli. Oczywiście był to remont prowadzony w bardzo prymitywnych warunkach, bez dobrych materiałów i narzędzi, a do tego przez niedoświadczonych wykonawców. Z kadłubami dawaliśmy sobie jakoś radę, bo zamiast skrobaczek używało się rozbitej szyby, a pędzle wygrzebywaliśmy w rupieciach pozostałych po poprzednich użytkownikach przystani.

Natomiast otaklowanie wymagało umiejętności takielarskich, oraz osprzętu, z którego się takielunek składa. Z linami stalowymi czy miękkimi było łatwiej, bo funkcjonowało już zaopatrzenie dla rybaków kutrowych, ale osprzęt typowo jachtowy zdobyć było bardzo trudno. Łaziliśmy więc po zakamarkach Twierdzy, wynajdywali stare, zardzewiałe kausze, ściągacze i szekle, a potem pieczołowicie przywracali do jakiego takiego stanu używalności. Do ruszenia unieruchomionych rdzą gwintów wymyśliłiśmy technologię, która okazała się skuteczna. Do rozpalonego ogniska wrzucało się znalezione ściągacze i szekle, a gdy się dobrze już rozgrzały, pakowaliśmy je do wiadra z ropą. Potem w imadle, wyżejając całą swoją siłę, próbowa-

liśmy odporne gwinty poruszyć. Czasem się udawało, a czasem pękał ściągacz czy imadło, ale upór zrobił swoje i w końcu mieliśmy tych elementów tyle, ile trzeba, żeby **WŁÓCZĘGĘ** otaklować.

Wodowanie jachtów odbyło się sprawnie, choć wymagało wysiłku i przemyślności, gdyż slip był stary, prymitywny i obsługiwało się go tylko ręcznymi windami. Żuraw do stawiania masztów był chyba w jeszcze gorszym stanie, ale nie robiło to na nas większego wrażenia - uznawaliśmy to za normalne. Pasowała do nas ta anegdota o perle, którą przewiercić miał uczeń jubilera, „bo jemu ręka nie drgnie, on się nie zna”. Tak na dobrą sprawę nie znaleźliśmy się na wielu rzeczach, więc uczyć się trzeba było na bieżąco. I uczyliśmy się. Na szczęście obok naszej przystani miał swoją siedzibę Polski Klub Morski, a nieopodal stawali także rybacy, którzy wspierali nas swoją wiedzą i życzliwością.

Chodziliśmy przez ten czas brudni, byle jak ubrani i często głodni, bo w pobliżu nie było żadnego sklepu, baru czy knajpy, tylko pijacka speluna, gdzie nie mieliśmy wstępu, bo wedle właścicielki byliśmy zbyt porządni.

Wreszcie z końcem kwietnia oba jachty stały gotowe na wodzie. Oszkrobane, pomalowane, otaklowane i, co uważaliśmy za największe osiągnięcie, zaopatrzone w żagle marszowe i fok sztormowy. Uważaliśmy, że były mniej więcej wyposażone. No, raczej mniej niż więcej, ale przecież w tamtych, tuż powojennych czasach, każdy pływał z tym, co skombinował. Mieliśmy jeden kompas, kilka map Bałtyku, naftowe światła pozycyjne i prymus na kardanie. Koło ratunkowe zrobiliśmy sami z mielonego korka wydobytego ze starego rozprutego holowniczego odbijacza, zaś kamizelki ratunkowe znaleźmy z filmu „Okrutne morze”.

Przyszła teraz pora na przeprowadzenie rejsu pełnomorskiego. Postanowiliśmy wykorzystać w tym celu **WŁÓCZĘGĘ**, bo uznaliśmy, że ma większą dzielność morską niż **WODNIKA**. Zamierzenie okazało się jednak bardziej skomplikowane, niż



Autor przy sterze. Lato 1950 r.

myśleliśmy, bo władze żeglarskie i graniczne nie bardzo umiały ze sobą współpracować, a do tego dawały o sobie znać nieporadne jeszcze, ale już wyraźne dążenia do zamknięcia żeglarstwa za żelazną kurtyną. Więc papierom i załatwianiem nie było końca. Ta mitręga wkurzała nas bardzo, bo przecież trwały zajęcia na uczelniach. Wykłady, zaliczenia i zbliżającą się sesję egzaminacyjną mieliśmy na karku, a kapitanowi, który zgodził się z nami popłynąć, biegł już urlop. Ale wykorzystywaliśmy zwłokę na praktyczną naukę żeglowania, pływając (bo jeszcze wtedy było można pływać po porcie bez silnika) po całym kanale portowym od Westerplatte aż do mostu przy Zielonej Bramie.

Podczas tych treningowych pływania po kanale wpadliśmy na nowy

sposób dozaglowania naszego jachtu przez dodanie trójkątnego żagielka na achtersztagu. Szkoda było pieniędzy na nowy żagiel, więc wzięliśmy fok z **WODNIKA**. Po założeniu dodatkowego fału na maszcie i przystosowaniu szotów, przy pełnych wiatrach i przy małej fali żagiel zupełnie dobrze się spisywał.

Pływania treningowe wraz z dojazdem do portu zabierały nam całe dni, więc żeby nadążyć za biegnącymi normalnym trybem zajęciami na uczelniach zarywaliśmy noce, śpiąc po parę godzin, co potraktowaliśmy jako zaprawę do życia na morzu. **Wreszcie** odpowiednia ilość dokumentów została skompletowana, żywność zasztauowana, i załoga - siedmiu chłopca oraz jedna dziewczyna - w komplecie na burcie. Mogliśmy ruszyć. Z Gdańska do Świ-



Wodowanie jachtu *WODNIK* w 1947 r. w Twierdzy w Gdańsku

noujścia i z powrotem. I może jeszcze jakieś polskie porty po drodze.

Początek był nijaki, nie utkwiał w pamięci. A przecież powinien, bo dla nas wszystkich, z wyjątkiem kapitana, było to pierwsze zetknięcie z otwartym morzem, w prawdziwym pełnomorskim rejsie.

Pierwszy raz ład został daleko za rufą, rozmył się w oparze i zapadł za widzialny widnokrąg, który zamknął się wokół nas czystą linią. Byliśmy - jacht i my - zupełnie sami, zdani na własne siły i skromne jeszcze wówczas nasze doświadczenie.

Noc po wyjściu z portu minęła spokojnie, pod łagodnym wiatrem, trawersy Helu i Rozewia zaznaczyły się tylko błyskami latarni morskich, a świt wstał szary i bezbarwny. Z nastaniem dnia dało się już odczuć kołysanie i pierwsze objawy choroby morskiej. Na mnie to kołysanie nie działało, pokazując, że jestem na tę dolegliwość odporny, ale pozostali po kolei składali daninę Neptunowi. Nie wiedzieliśmy wówczas, żółtodzioby, że kapitan we wspólnym naszym imieniu musi się Neptunowi przypodobać, przepijając do niego i ulewając mu trochę z kapitańskiego kieliszka. Jednak pomimo tego uchybienia Neptun był dla nas łaskawy i sprzy-

jał nam dobrą, choć mglistą pogodą z niezbyt mocnym wschodnim wiatrem.

Drugiego dnia późnym wieczorem spokojną żeglugę przerwała awaria. Wykonywany zbyt dynamicznie zwrot przez rufę spowodował gwałtowne uniesienie się noku bomu podczas przechodzenia przez linię wiatru, a bom przelatując zaczął o achtersztąg, szarpnął nim i top masztu z przeraźliwym trzaskiem ułamał się. Ułamany kikut jednak nie spadł na pokład, tylko zawisł na zagiętej szynie, blokując cały postawiony grotżagiel.

Alarmu kapitan nie musiał ogłaszać, bo wszyscy, nawet aktualny kuk, wyskoczyli sami na pokład. Po wyrównaniu jachtu po zwrocie i ustawieniu go ostro do wiatru stwierdziliśmy, że aby opuścić żagiel, trzeba pod topem, w miejscu złamania przeciąć zagiętą szynę. Trudna sprawa - zrobiło się już ciemno, jacht się kołysał, a ławeczki bosmańskiej nie mieliśmy. Zresztą, gdyby nawet była, to nie moglibyśmy jej użyć z racji zablokowania wszystkich fałów po ułamaniu topu. Pozostawało więc wdrapać się na maszt i jakoś się tam trzymając, upiłować szynę.

Byłem wtedy młody, sprawny i co ważne lekki, i już wielokrotnie, wprawdzie na przystani, wdrapywałem się na top, dlatego bez namysłu

podjąłem się tej misji. Zadanie dało się wykonać i na otwartym morzu, choć zanim szynę przeciąłem, musiałem parę razy schodzić, żeby ręce mi odpoczęły. Płynęliśmy już w tym czasie do Ustki, bo okazało się po sprawdzeniu pozycji, że do niej najbliższej. Wreszcie szyna ustąpiła, więc ułamany kawałek masztu opuściliśmy na pokład, ale grotżagiel ze zwisającym w dół rogim fatowym zostawiliśmy postawiony, żeby ciągnął nas do portu. Wiatr pozwalał płynąć bez halsowania, więc po paru godzinach takiej, dosyć ryzykownej, żeglugi weszliśmy do Ustki.

Nazajutrz, wypoczęci po nocnych przygodach, wzięliśmy się do roboty własnymi siłami, bo wówczas w Ustce żadnego odpowiedniego warsztatu nie było, a poza tym na remont nie mieliśmy pieniędzy. Jeszcze kilkakrotnie włożyłem na maszt, żeby zamocować dopasowane prowizorycznie olinowanie i wszystko tam jakoś uporządkować. Wieczorem jacht, ze skróconym masztem, był gotów do dalszej drogi.

Dalej rejs przebiegał bez większych zakłóceń. Oczywiście Bałtyk nas nie oszczędzał, tłamsił sztormem i dezorientował mgłą, cobydużało nam rejs, tym bardziej że *WŁÓCZĘGA*, zgodnie ze swoim imieniem, poruszała się raczej niespiesznie. Żywności zaś mieliśmy niewiele, więc ostatnie dni upływały prawie na głodno.

Kiedy pomimo mgły ukazał się ład i dał się rozpoznać, a wyniknęło z tego, że do portu mamy już niedaleko, czuwająca nad naszymi zapasami Janeczka ugotowała nam ostatni budyń i aby wystygł, postawiła go na pokładzie. Jacht się kołysał i w pewnym momencie budyń rozlał się. Wtedy my wszyscy, z wyjątkiem kapitana, podporządkowanego poczuciu kapitańskiej godności, oraz Janeczki, dla której nie starczyło przy budyniu miejsca, spontanicznie rzuciliśmy się na pokład i rozlana substancja została błyskawicznie zjedzona bez zważania na czystość pokładu. To był już ostatni wart odnotowania moment tego rejsu.

W parę bowiem godzin później byliśmy już w Gdańsku.

Fot. arch. Dariusza Boguckiego