

MÓJ PIERWSZY KAPITAN

Nie pamiętam jego nazwiska, ale przecież od tamtego czasu gdy go poznałem, od 1946 roku, minęło ponad pięćdziesiąt lat, więc niech wystarczy to, że pamiętam jego postać.

Dariusz Bogucki.

Niewysoki, smukły, czarniawy, o sportowej, znamionującej dobrą sprawność, sylwetce. Nośił charakterystyczną czerwoną czapeczkę z cienkiej wełny z fantazyjnym fontaziem na długim sznurku. Powiedział nam kiedyś - gdy już z nami pływał - że dostał ją, czy wygrał na przedwojennych regatach w Szwecji. Zawsze spokojny, pogodny i uśmiechnięty był wyraźnie zarysowaną postacią, wyróżniającą się wśród żeglarzy kręcących się po zrujnowanym basenie żeglarskim w Gdyni.

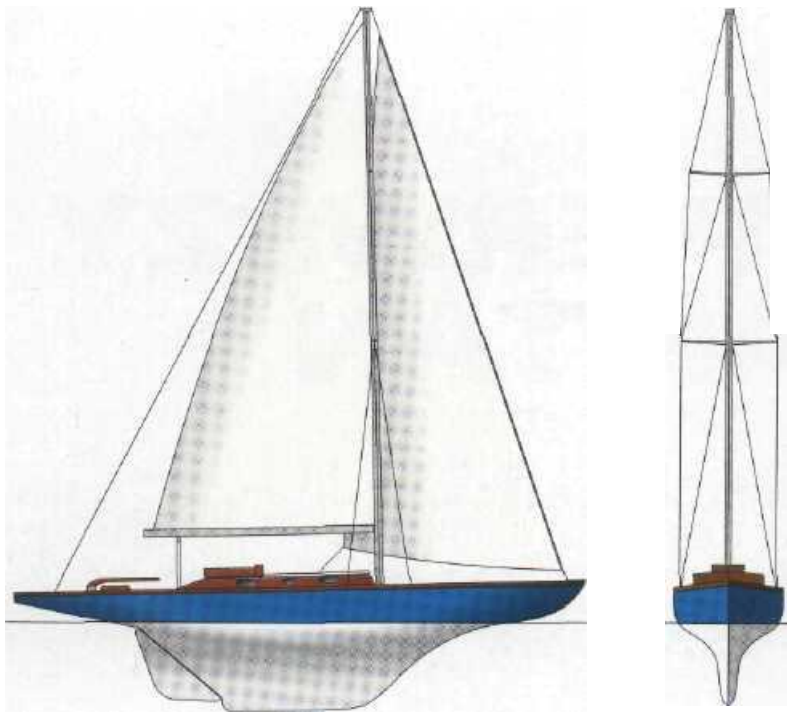
A basen żeglarski, później nazwany Basenem Zaruskiego, stanowił wówczas powojenną ruinę. W regularnych odstępach założone przez Niemców ładunki wybuchowe zostały wyrwy w falochronach, co powodowało, że morze miało swobodny dostęp do środka basenu i fala tłukła się czasami po nim bardziej niż po otwartym morzu. Zaś nabrzeża zostały nie tylko rozbite wybuchami, ale zdewastowane i ogołoczone. Jedyny solidny budynek przedwojennego domu żeglarza został przez władzę wykorzystany do nieżeglarskich celów, więc życie żeglarskie gnieździło się w obskurnych drewnianych barakach poustawianych bezładnie wzdłuż nabrzeży. Pomimo tych niesprzyjających warunków żeglarstwo odżyło od razu po zakończeniu woj-

ny. Przedwojenne kluby wznowiły działalność, a powstało też kilka nowych, bo chętnych do pływania po morzu znajdowało się już sporo. Tak więc, w tym pierwszym po wojnie sezonie żeglarskim basen tętnił życiem, choć pływano tylko po Zatoce, szlakiem praojców do Jastarni i na Hel. Dyktował to stan techniczny jachtów, których nie było czym ani za co wyremontować, zaś wyposażenia nie było gdzie kupić.

Jachtów polskich, które przeżyły wojnę nie było dużo, ale Niemcy zostawili trochę „zdobycznego” sprzętu i to jako tako zabezpieczonego, bo jesienią 44 jeszcze o to zadbali, a wiosenna ofensywa wykurzyła ich z Gdyni błyskawicznie. Zresztą w zawierusze wojennej jachty stanowiły mało interesujące obiekty, można się było dziwić tej niemieckiej zapobiegliwości, choć przecież sporo jest przykładów świadczących o tym, że Niemcy zachowywali się tak jakby zdobycze wojenne były już bez żadnej wątpliwości na zawsze w ich rękach. Mimo więc widocznych wszędzie zniszczeń wojennych sporo sprzętu żeglarskiego polskiego i ponemieckiego zostało w Gdyni, natomiast w Gdańsku wielotygodniowe walki niszczyły wszystko, nie omijając jachtów. Te bezpieczne jachty

rozdzielał między kluby Gdański Okręgowy Związek Żeglarski.

Ulegając wpływowi bliskości morza, nasz Starszoharcerski Klub „Wodnik” od początku nastawiliśmy na żeglarstwo morskie i już zimą 45/46 zorganizowaliśmy kurs żeglarski, a także rozpoczęli starania o jakieś jednostki do uprawiania żeglarstwa. Ku naszemu miłemu zaskoczeniu dostaliśmy do użytku dwa pozostawione przez Niemców kadłuby jachtów oraz dwie jolki. Z tych kadłubów jeden był w Gdyni a reszta w Twierdzy Wisłoujście w Gdańsku. Pieniędzy nie było prawie żadnych więc postanowiliśmy wyremontować w pierwszej kolejności ten gdyński, który był w najlepszym stanie. Był to piękny jachcik wybudowany w stoczni Rassmusena, na oko mógł mieć 30 metrów kwadratowych żagla i proste cztero kojowe wnętrze, ale nie miał masztu ani bomu, nie mówiąc o reszcie wyposażenia. Oskrobaliśmy go i odmalowali a potem były długie i skomplikowane zabiegi o możliwość zwodowania. Jakoś się to udało i stał na wodzie, ale bez masztu i pusty. Kolega dowiedział się, że w bazie Marynarki Wojennej na Westerplatte mają maszty. Więc pojechaliśmy tam i po niedługich, szczęśliwie zakończonych pertraktacjach marynarz zaprowadził nas pod wiatę, gdzie na stercie leżało chyba



Jacht, którego kadłub jest typowym „Rassmusemem”

ponad sto masztów różnego typu i wielkości. Wybraliśmy taki, co wydawał się pasujący, dźwignęliśmy na ramiona i za bramę. A wtedy zdaliśmy sobie sprawę, że jesteśmy w Gdańsku, a jacht przecież stoi w Gdyni. Donieśliśmy z niemałym trudem maszt na nabrzeże, położyliśmy go na trawie i zaczęli myśleć. Z myślenia niewiele wyszło, ale szczęście jednakże dopisywało nam dalej, bo trafił się holownik, którym przetransportowaliśmy maszt do Gdyni. Reszta poszła już gładko i w końcu czerwca jacht stał w gdyńskim basenie gotów do żeglugi. Któregoś dnia ochrzcziliśmy go bez żadnego zresztą ceremoniału, jako że żaden z nas wówczas nie wiedział jak taki ceremoniał wygląda. Ale jacht imię dostał - nazwaliśmy go „Wodnik”.

I wtedy okazało się, że nie możemy na nim żeglować, bo żaden z nas nie miał żeglarskiego patentu. Wprawdzie w tych pierwszych po wojnie latach procedura wychodzenia w morze była bardzo prosta, bo wystarczyło wpisać się do książki wyłożonej w Klubie, ale sam zdrowy rozsądek wskazywał potrzebę uczenia się morskiej praktyki od kogoś, kto się na tym zna. Łaziliśmy więc od klubu do klubu, rozpytując między żeg-

larzami o kogoś z uprawnieniami kto chciałby z nami pływać. Początkowo nasze zabiegi nie przynosiły pożądanego rezultatu. Indagowani już gdzieś z kimś pływali, a zresztą mała grupka zupełnie nieznanymi ludźmi i to z Gdańska, nie budziła zainteresowania. Tak się bowiem składało, że wszyscy mieszkaliśmy wówczas w Gdańsku, zaś żeglarze gdyńscy to byli rodowici gdynianie i na ogół znali się między sobą także poza żeglarsstwem. Zresztą już wówczas dawała się odczuć rywalizacja między Gdynią a Gdańskiem, na żeglarskim polu również. Nie ulega wątpliwości, że gdynianie mieli w porównaniu z Gdańskiem o wiele lepszą sytuację. Więcej było w Gdyni jachtów, więcej żeglarzy już ze stopniami i doświadczeniem, i mieli swoje zrujnowane wprawdzie, ale własne miejsce w porcie i mieście.

Któregoś dnia natknąłem się na pana w czerwonej czapeczce, o którym już wiedziałem, że jest kapitanem, więc zagadnąłem go czy chciałby z nami pływać, a on o dziwo zgodził się niemal bez namysłu. Powiedział mi, że od dłuższego już czasu obserwował nasze działania zmierzające do doprowadzenia jachtu do porządku, a do tego, a może nawet przede-

wszystkim, podobał mu się nasz rassmusenowski „Wodnik”. Umówiliśmy się na następny dzień i tak się zaczęło. Był początek lipca, dobra pogoda i otwarte morze przed nami. Jednak nie myślałem wówczas o dalekich wyprawach, czy o tym, że stąd, z Gdyni można się dostać otwartą morską drogą na drugi koniec świata. Byłem zbyt pochłonięty tym co się działo wokół mnie, w zasięgu wzroku, na pokładzie, pod okiem Kapitana. Chłonałem inność warunków, które przynosił jacht i pływani. I uczyłem się. Ale ta nauka nie była prosta, bo Kapitan właściwie nas nie uczył. Zawsze spokojnie i z życzliwym, pełnym pobłażania uśmiechem pokazał raz tylko o co mu chodzi, co trzeba zrobić w danej chwili, potem już tego nie powtarzał. Trzeba było zapamiętać i opanowywać to do perfekcji samego. Muszę jednak przyznać, że też nie karcił zbyt ostro nieuwagi czy nieuwziętności, ale zwracał na wszystko uwagę i każdą fuchę wytykał nieustępliwie. Tyle że robił to z uśmiechem i bez sarkazmu czy uszczypliwości. Chwalił też oględnie, ale można było sobie na pochwałę zarobić sprawnością i szybkością wykonania. Wszystko zaś robił z pogodą, spokojem i wyczuwalną życzliwością do całego świata. Chyba też nigdy nie usłyszałem żeby podniósł głos w zdenerwowaniu czy złości. A do grubiaństwa czy wulgarności był, jak myślę, organicznie niezdolny. I tak płynęły nam dni tego lata, obojętnie czy pogodne czy sztormowe, ale zawsze opromienione spokojnym uśmiechem Kapitana. Zwykle wychodziliśmy z basenu jachtowego w Gdyni tak wcześnie jak zdołaliśmy się zebrać i płynęliśmy do Jastarni czy na Hel, czasem zaś do Sopotu czy do Gdańska, a na wieczór wracaliśmy do Gdyni. Oczywiście manewrowało się w portach na samych żaglach, silnika wówczas nie miał żaden jacht, co w gdyńskim basenie było nie tylko sztuką ale i ryzykiem, ze względu na poszarpane wyrwy w fałochronach i nabrzeżach.

Te najeżone żelaznymi prętami zbrojeń obłomy betonu otwarcie mówiły o zagrożeniu przy jakimkolwiek zbliżeniu. Szczególnie groźnie przedstawiało się samo wejście do base-

nu, bo wyrwa przez którą się wchodziło była wąska, a do tego w samym jej środku leżał ledwo wystający z wody betonowy blok który trzeba było z ręcznie wymijać. Udało się nam to za każdym razem przez długi czas, aż któregoś dnia pod koniec sierpnia zdarzyło się. Choć pogoda przez cały ten dzień była dobra jakoś poczułem się zmęczony więc zszedłem do kabiny i wyciągnąłem na jednej z ławek. Wiedziałem, że Kapitan wywoła mnie w razie potrzeby, a zresztą miał do pomocy kolegę, który został na pokładzie. Wiedziałem, że jesteście już blisko portu, więc nawet nie nastawiałem się na drzemkę tylko po prostu chciałem się odprężyć. W jakimś momencie usłyszałem, że Kapitan mnie wywołuje, więc spokojnie wstałem i wylazłem do kokpitu. Nie spieszyłem się, bo wezwanie nie nosiło znamion zdenerwowania ani tym bardziej paniki, więc widok który ujrzałem zaskoczył mnie i chyba przeraził. Zorientowałem się, że jacht miał wykonać zwrot w samym już wejściu, ale zwrot nie wyszedł i jacht dryfuje na tą groźną bryłę betonu, o której wspominałem. Patrzyłem oniemiały jak maleje odległość między burtą a betonem, a po chwili rozległ się złowrogi zgrzyt i trzask rozrywanego poszycia. Kapitan jednak nie stracił głowy i spokojnym głosem, jakby nam nic nie zagrażało zarządził wystawienie foka na zawietrzną co oderwało nas od betonu, i niezwłoczne zrzucenie foka. Pomimo że spięci z emocji i chyba strachu, wykonywaliśmy polecenia sprawnie i szybko. Kiedy fok leżał już na pokładzie Kapitan oddał mi rumpel i polecił sterować na wyrwę w nabrzeżu. Sam zaś z pomocą kolegi przeciągnął fok pod kadłubem i naciągnął go jak plaster nad wyrwę w burcie, ograniczając wdzieranie się wody do kadłuba.

Jacht wprowadzie wody nabierał, ale już nie tak gwałtownie i wystarczyło nam zapasu wyporności by przepłynąć na samym grocie przez basen do nabrzeża gdzie jacht zarył dziobem w piachu wypełniającym wyrwę i położył się na burcie - tej całej - tak, że wybita w poszyciu dziura znajdowała się nad wodą. Rufa wprowadzie pogrążyła

się w wodzie, ale cumy życzliwie odebrane przez ludzi na nabrzeżu nie pozwoliły jachtowi zsunąć się z piasku i zatonać.

Można było teraz stwierdzić, że kilka planek zostało połamanych i wgniecionych, ale wręgi zostały całe. Czy to było groźne uszkodzenie i czy da się naprawić nie potrafiłem sam ocenić, ale Kapitan przyjrzał się wszystkiemu uważnie i powiedział - jutro go będziemy łątać. Następnego więc dnia stawiłem się w basenie choć zupełnie sobie nie uświadamiałem jak to „łatanie” ma wyglądać. A wyglądało stosunkowo prosto. Kapitan, który przyszedł zanim się zjawiłem, przetaszczył dużą blaszaną puszkę po marynowanych ogórkach i trochę gwoździaków. Puskę rozcięliśmy i po wyprostowaniu doklepaliliśmy do wyoblenia poszycia. Potem podłożywszy naminiowany kawałek starego żagla przybiliśmy tak spreparowaną łatę gwoździakami do burty. Ot i cała naprawa. Do końca sezonu pływać będzie można, a w zimie skutnikowi zlecimy porządną naprawę. Tak więc po kilku godzinach pracy ściągnęliśmy jacht z powrotem na wodę, ale już tego dnia z portu nie wyszliśmy.

Pływaliliśmy regularnie do połowy września, a że sezon się kończył przyszła pora na zdawanie egzaminu na stopień żeglarza. Zagadnąłem więc któregoś dnia Kapitana czy jego zdaniem mogę z moimi wiadomościami do egzaminu przystępować. Na to mi odpowiedział, że egzamin już zdałem i mam się tylko zgłosić po odpowiednie świadectwo. Tak się tym ucieszyłem, że chyba mu za to nie podziękowałem.

Lato się skończyło, przestaliśmy żeglować i urwał się kontakt z Kapitanem. I już potem, w następnych sezonach, taki żywy kontakt się nie nawiązał. Zresztą my przenieśliśmy swoją działalność do Gdańska, a Kapitan przeniósł się do Warszawy. I do dzisiaj żałuję, że ten kontakt się urwał, bo mogła wyjść z tego dobra przyjaźń. Życie się jednak potoczyło inaczej.

RS.. Przypomniałem sobie - Kapitan nazywał się Sławek Janicki.

Rys. Marek Strauchold