

# KAPITAN PIEŃKAWA

150 tysięcy mil morskiej żeglugi - niewielu żeglarzy ma takie konto. Kapitan Zdzisław Pieńkawa, „Zbyszek”, rozdarty jest między dwie pasje - budowę okrętów i swobodne żeglarstwo. Wtedy, kiedy trudno je pogodzić, zazwyczaj górę w nim bierze dusza żeglarza.

Mira Urbaniak



Fot. Marek Szadowik

Swoją przygodę z morzem zaczynał jako szesnastolatek w harcerstwie. Później, gdy morze dla żeglarzy zamknięto, z konieczności „pożeglował” na śródlądzie, gdzie z dobrym skutkiem uprawiał m.in. żeglarstwo lodowe, zdobywając akademickie mistrzostwo Polski.

Był początek lat siedemdziesiątych. Na żeglarstwo, które nie za bardzo pasowało do ideologii robotniczego państwa, zaczęto spoglądać przychylniej. W prasie wybrzeżowej pojawiła się informacja o pierwszych załogowych regatach dookoła świata WHITBREAD ROUND THE WORLD RACE.

To było wyzwanie i marzenie na miarę nieprzeciętnej nastolatki. Tak

więc Iwona Pieńkawa - córka - wymyśliła, a Zdzisław Pieńkawa - ojciec - zorganizował. Zbyszek - tak nazywany jest na co dzień, zawsze był dobrym organizatorem, wspominają koledzy z Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej, a poza tym był „kimś”. W klubie znaczyło to nie tylko wieloletnią funkcję Kapitana Sportowego, udział w pracach zarządu przy budowie przystani jachtowej i nowego basenu żeglarskiego w Górkach Zachodnich, ale również szkolenie młodzieży, sędziowanie i niekwestionowaną pozycję żeglarską -- zwycięzcy wielu, w tym międzynarodowych, regat. W Stoczni Gdańskiej kierował budową jachtów pełnomorskich klasy J-140.

Trudno się dziwić, że wszyscy znali kapitana Pieńkawę-żeglarza.

Ale na początku lat siedemdziesiątych był Zdzisław Pieńkawa przede wszystkim „kimś” w polskim przemyśle okrętowym. Dyplom „magistra inżyniera budowy okrętów Politechniki Gdańskiej szybko uzupełnił praktykami w stoczniach włoskich i jugosłowiańskich, a także praktyką w ONZ. Szybko przeskakuje kolejne szczeble w stoczniowej karierze projektanta i praktyka. Opracował m.in. boczne - najbardziej telewizyjne - wodowanie statków na terenie Stoczni Gdańskiej.

Kiedy w klubie dyskutowano o możliwościach udziału w światowym wyczynie, Zdzisław Pieńkawa już od paru lat był dyrektorem w Zjedno-

czeniu Przemysłu Okrętowego - koncernie skupiającym 31 przedsiębiorstw w całym kraju. To była dobra pozycja do akceptacji pomysłu przez władze administracyjne i żeglarskie. Ale ten sam dyrektor pozostawiający stanowisko dla pogoni za oceaniczną przygodą, bo na sukces nie było szans, to już budziło mieszane uczucia... A jednak w tym momencie w hierarchii życiowej Zdzisława Pieńkawy morze zajęło pozycję pierwszą.

Zgodzono się więc na udział. Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej w regatach WHITBREAD, ale na nowy jacht nie było szansy. Wybrał więc prawie dwudziestoletni, turystyczny jacht s/y *OTAGO*, w którego budowie uczestniczył. Załogę zebrał z doświadczonych żeglarzy i regatowców. Córka Iwona wybłągała sobie udział. „Czytałam dziennik Kapitana... jest odbiciem jego psychiki - wszystko ułożone, jednoznaczne, zdecydowane” - tak po miesiącach wspólnej żeglugi napisała Iwona o ojcu w swoim dzienniku, wydanym po jej tragicznej śmierci jako książka *Otago, Otago na zdrowie*.

Na zdjęciach z 1974 roku, po powrocie z regat, stoją uśmiechnięci. „Największym zwycięstwem jest przezwyciężenie własnych słabości i lęku. I to nam się udało” - napisał w swoich wspomnieniach kpt. Pieńkawa. A znaczyło to powrót w zdrowiu, po siedmiu miesiącach rejsu, odbytego w huraganowych wiatrach dochodzących do 120 węzłów, wyrotce na Oceanie Indyjskim z utratą bezanmasztu i wyposażenia pokładowego. Znaczyło też ukończenie regat, z których wycofywało się kilka znakomitych jachtów, a czterech żeglarzy zginęło, wreszcie przepłynięcie 27 122 mil morskich - wokół trzech przylądków, w tym Hornu - w czasie 203 dni i 22 godzin, co jest do dziś nie pobitym rekordem polskim na tej trasie.

Kpt. Zdzisław Pieńkawa po tych regatach ze znakomitego żeglarza stał się żeglarzem z pierwszych stron gazet. Życie nie pozwoliło mu jednak na długą radość z żeglarskich doświadczeń. Po tragicznej śmierci w wypadku samochodowym córki Iwony rozpoczął paroletnią pracę w Gdynia - America Line w USA. Działalność w USA przyczyniła się m.in. do eks-

pedycji do Polski historycznego jachtu Bohomolca s/y *DAL*, a zawarła tam przyjaźń z Władysławem Wagnerem zapocentowała powrotem do kraju dokumentów i pamiątek z jego rejsu.

Zdzisław Pieńkawa-okrętowiec stał się w swojej Stoczni Gdańskiej na początku lat osiemdziesiątych, by stwierdzić, jak niewiele oczekuje się od przemysłu okrętowego, gospodarki morskiej i od niego. Pozostało więc z hobby uczynić zajęcie. Dziesięć lat pracy w charakterze, jak sam mówi, „najemnego” kapitana na jachtach motorowodnych m/y *EL BRAVOII* i *EL BRAVO III* dało mu możliwość pływania po Morzu Śródziemnym i Karaibskim, Atlantyku i wokół zachodnich wybrzeży Ameryki Południowej. To zawodowe pływanie nie zmieniło zdania, jakie ma o zawodowym żeglarstwie. Uważa, że zabija przyjemność żeglowania turystycznego i prawdziwego sportu. Zwłaszcza kiedy na przykład w wyścigach pięciu jachtów o mistrzostwo świata robi się pokaz dla mediów, a cyrk na morzu.

Od siedmiu lat kpt. Pieńkawa kieruje Bractwem Kaphornowców jako Grotmaszt w tym stowarzyszeniu. Wrócił też do tego, co najbardziej ceni i z czego wyrósł - szkolenia i żeglowania z młodzieżą. Doświadczenia harcerskiego i akademickiego wodniactwa z powodzeniem przeniósł na pokład *POGORII*.

Elegancki, siwowłósy pan, jakim poznałam kapitana podczas uroczystości „Rejsu Roku” budził we mnie zainteresowanie, ale i pewien respekt. Kiedy przez moment żeglowaliśmy i biesiadowaliśmy wspólnie na pokładach *ZAWISZY CZARNEGO* i *POGORII* na Wielkich Jeziorach Amerykańskich, poznałam człowieka z dużym poczuciem humoru, poliglotę i żeglarza, który nie zmienia stylu, niezależnie od tego, czy znajduje się w ekskluzywnym jacht klubie, czy w portowej tawernie.

Zapytałam, czy po kilkudziesięciu latach pływania po morzach i oceanach - 150 tysiącach mil morskiej żeglugi, ma jeszcze żeglarskie marzenia?

- Tak. Powłóczyć się wśród słonecznych wysp Pacyfiku...

Zyczymy Ci tego Kapitanie.

## O kapitanie mówią:



**Dariusz Bogucki:**

Jest człowiekiem o pięknym poczuciu odpowiedzialności, rzadkim w współczesnym świecie. Potrafił, kiedy wezwało go morze, zrezygnować z kolejnych szczebli świetnej kariery zawodowej i wziąć udział w pierwszych regatach dookoła świata WHITBREAD w latach 1973/74. Żeglował na jachcie starym, ale regaty, mimo awarii masztu, ukończył w dobrej kondycji swojej i załogi. Później jeszcze wiele żeglował i zawsze miał duży posłuch wśród załóg.

Fot. arch. „Rejsur”



**Zygmunt Choreń:**

Byłem w załodze *OTAGO*, którym dowodził „Zbyszek” w regatach dookoła świata. To człowiek-lokomotywa, który swoją energią pociągał innych do realizacji zamierzonych celów. Roman tyk morza. Znakomity żeglarz, obdarzony instynktem walki i wolą zwycięstwa. Dobry kapitan, dbający o załogę i jacht.

Fot. arch. „Rejsur”



**Czesław Dyrzc:**

Przyjmował do Bractwa Kaphornowców moją załogę *ORP ISKRA*. Jest otwarty na przynależność wszystkich, którzy opłynęli Horn, ale zgodnie z wymaganiami, jakie stawia regulamin, ze stylem uprawiania żeglarstwa. Cenię go również za bezinteresowność i szczerłość.

Fot. arch. „Rejsur”



**Stanisław Tołwiński:**

To fantastyczny człowiek, mimo dramatycznych sytuacji życiowych, zawsze pełen młodzieńczego optymizmu. To on w ostatnich latach ożywił Bractwo Kaphornowców. Mimo niekwestionowanych dokonań zawodowych i żeglarskich pozostał skromnym człowiekiem.

Fot. arch. „Rejsur”