

# JAK FENIKS Z... MIELIZNY



„Przyczyną osadzenia jachtu *CZARTORYSKI* na przybrzeżnej płyciźnie około 400 m na zachód od wieży obserwacyjnej WOP w miejscowości Łazy w dniu 21.10.1986 około godz. 1140 w warunkach bardzo dobrej widoczności, wietrze 7-9°B i stanie morza 5...”

Wiesław Drabik

Tak brzmi początek orzeczenia Izby Morskiej, które następnie stwierdza: „było przedwczesne, bez podjęcia próby zmiany żagli, manewrowania żaglami i silnikiem oraz pracy kotwicy, skierowanie jachtu do brzegu, mimo zachowania przez statek zdolności manewrowej i pływalności po utracie awaryjnego rumpla, tratwy ratunkowej i częściowym zalaniu wodą w wyniku dużego, chwilowego przechyłu na spiętrzonej fali, który nastąpił około godz. 1030. Wypadek zawiła kapitan, która zamiast podjąć działania w celu utrzymania jachtu

w bezpiecznej odległości od brzegu, do czasu nadejścia pomocy, skierowała go na brzeg” (z orzeczenia Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 30.01.1987 r).

## Epilog?

Jacht, wybudowany z dala od morza dzięki ogromnemu zapałowi puławskich żeglarzy, nie dokończył swojej historii leżąc na plaży zalewany jesienną, sztormową falą.

*CZARTORYSKI* był chlubą miasta - jego mieszkańców i władz. Stał się oczkiem w głowie puławskiego śró-



Trudny transport

dowiska żeglarskiego. Drogę na morze poprzez pokład jachtu znalazło wielu późniejszych kapitanów i sterników morskich. Rejsy stażowe czy turystyczne prowadziły do wielu portów, na różnych morzach i oceanach.

## Ucieczka od dekretu

Spośród wielu rejsów poprzedzających wypadek, a i późniejszych, jeden szczególnie zapisał się w historii - nie tylko jachtu.

....Kiedy po 40-dniowym rejsie przez Atlantyk dopłynęli do Port Eli-



zabelh koło Nowego Jorku, na nabrzeżu witaty ich tłumy, a prasa amerykańska i polonijna z zadziwiającą jedynomyślnością wykreowały na politycznych herosów, którzy zdecydowali się na ten desperacki krok, gdyż nie mogli już dłużej żyć w okupowanej Polsce. Taki był epilog rejsu, który zaplanowano na 90 dni, a faktycznie trwał 5 miesięcy i zakończył się nie w Kołobrzegu, lecz na ziemi amerykańskiej. Uciekli z Polski takiej, jaka jest teraz, i powrócą do niej, jeśli się zmieni" - pisał „New York Times” niemal nazajutrz po za-

cumowaniu jachtu *CZARTORYSKI* w Port Elizabeth. „Żagiel przynosi Polakom wolność” - donosił „Daily News”. Po 10 dniach czterech członków polskich związków zawodowych „Solidarność”, którzy w ciemnościach wpłynęli do Port Elizabeth, uzyskało azyl polityczny...

Niecodzienne perypetie jachtu i jego załogi zaczęły się raczej banalnie. *CZARTORYSKI* pływał po Morzu Śródziemnym. W Pireusie miały się odbywać wymiany załóg... Dekret o stanie wojennym i wynikające stąd ograniczenie ruchu turystycznego pla-

ny te pokrzyżował. Jacht ze szczątkową załogą z ostatniego rejsu do czekał w Pireusie wiosny 1982, kiedy właściciel – Instytut Nawozów Sztucznych w Puławach oraz Lubelski Okręgowy Związek Żeglarski, podjęły starania o sprowadzenie go do kraju. Skompletowano załogę, która jednak postanowiła miast do kraju płynąć do Stanów Zjednoczonych.

W uzupełnieniu należy dodać, że powrotną drogę zza oceanu do Polski jacht przebył na pokładzie statku. Władze nie chciały powtórnie ryzykować.



DRABI ex. CZARTORYSKI znowu na wodzie

## Nadaję Ci imię DRABI

Po sztrandowaniu CZARTORYSKI jeszcze raz przebył drogę lądową z wybrzeża do Puław w celu wykonania kapitalnego remontu. Jednak nowe uwarunkowania gospodarcze postawiły pod znakiem zapytania powrót jachtu na morze. Koszty przerastały możliwości klubu. Podjęto decyzję o sprzedaży jednostki.

Po zmianie właściciela jacht przebył następny odcinek swojej lądowej odysei z Puław do Chełma - jeszcze o 100 km dalej od najbliższego morskiego portu. Dwa lata trwały prace remontowe - wykonywane przez zapaleńców, którzy w większości jachtu morskiego na oczy nie widzieli. Zgodnie z nową dokumentacją pozostawiono tylko jeden maszt. Nowy silnik Volvo-Penta zastąpił zawodnego Ursusa. Zmniejszono liczbę koi, dzięki czemu wewnątrz stało się bardziej przestronne.

Miejskowy wytwórca mebli sprezentował tapicerkę, dystrybutor akumulatorów-trzy baterie. Zapłał armatora udziela się wielu. Przychodzą popatrzeć, ale również i pomoc - na godzinę, na dwie... Nie tylko żeglarze, ale i koledzy, przyjaciele, znajomi znajomych... Uwieńczeniem włożonego trudu jest chrzest, tym razem 600 km od morza. Wolą właściciela byto po-

dziękować zycziwym, którzy w uroczystości w Gdańsku nie mogliby uczestniczyć. Córka armatora wypowiedziała sakramentalne: „nadaję Ci imię DRABI...”, butelka szampana szczęśliwie rozbija się o burtę, a ksiądz błogosławi.

Dawno temu - wydaje się, że minęły wieki - znajomy kapitan relacjonował mi własne wrażenia ze swojej pierwszej podróży na własnym jachcie. Dzisiaj ja stąпам po swoim pokładzie. Prawie 15 lat marzeń. Jaki będziesz mój jachcie? Wierzę, że szczęście nigdy nas nie opuści!

## Operacja transport

Przed nami długa i niebezpieczna droga do Gdańska, a miejscowy chełmski przewoźnik za symboliczną opłatą wypożycza naczepę niskopodwoziową z ciągnikiem siodłowym. Na trasę wyrusza 10-osobowa ekipa. Dysponujemy, delikatnie mówiąc, tylko namiastką pozwolenia na przejazd. Rzeczywiste wymiary ładunku zgodnie z przepisami narzucały warunki nie do spełnienia, gdyż koszty były porównywalne z wartością jachtu.

Szczęśliwie na trasie spotykaliśmy się z życzliwością i pomocą policji. Zdarzało się, że wstrzymywano ruch na trasie Warszawa - Gdańsk. Do przeprowadzenia tej operacji zaangażowano po kilka radio-

wozów. Swoją drogą, gdyby zliczyć te wszystkie „mile”, jakie przebył jacht przewożony niczym księżna, zostałaby pewnie rekordzistą wśród innych jachtów.

Po opuszczeniu jachtu na wodę okazuje się, że cieknie dławica wału silnika. Powtórne podnoszenie jachtu. Dźwigowy podtrzymuje na duchu: nie martwcie się, poczekam. Przygotowuje dla nas kolację, gdy zajęci jesteśmy usuwaniem usterki. Mija druga doba pełna napięcia, bez snu. Kolejny raz jacht jest opuszczany... Tym razem wszystko jest w porządku. Nie cieknie. Pierwsza spokojna chwila. Jacht stoi zacumowany przy kei.

Dziewicza noc we własnej koi. Mimo to sen nie przychodzi. Moc wrażeń i układanie planów na jutro nie pozwalają zasnąć.

## W drodze do żeglarskiego marzenia

Kolejne dni upływają pod znakiem wytężonej pracy: klarowanie, wykonanie olinowania stałego, stawianie masztu, odbiór przez urzędników PRS i Urząd Morski.

Nadchodzi wymarzona chwila - oddajemy cumy.

Wyjście z Górek. Zgodnie z tradycją, pomimo dokładnych wskazówek bosmana AKM, delikatnie „zaliczamy” pierwsze miałki.

Już przy pierwszych manewrach wychodzą niedociągnięcia, błędy i „rzeczy do poprawy”. Nie dopasowane żagle, zacinające się windy fałowe itd. Nic nie jest jednak w stanie zburzyć naszej euforii.

## Znowu pośród fal

Okazja do pierwszej, poważniejszej wyprawy nadarzyła się już wkrótce. Władze miasta Chełm właśnie podpisały umowę partnerską z Morlaix - małym miastem portowym w Bretanii. Pomysł rejsu narodził się, gdy się dowiedzieliśmy, że mer miasta - Michael Le Goff posiada własny jacht, na którym spędza każdą wolną chwilę. Oficjalne zaproszenie otrzymaliśmy wkrótce, Partnerski rejs młodzieży szkół śre-



Najbardziej charakterystyczny obiekt w Morlaix - wiadukt wiszący nad centrum miasta



Neptun-Staircase – „schody Neptuna” - ciąg ośmiu śluz jedna za drugą

dnich Chełma stał się faktem. Morlaix położone jest w strategicznym obszarze Kanału La Manche, u nasady cypla Bretońskiego. Z tego tytułu przez całą swoją historię miasto pełniło rolę bastionu Francji w jej ciągłych walkach z Królestwem Anglii. Dzisiaj jest uroczym

portem chętnie odwiedzanym przez jachty żeglujące po Kanale Angielskim. Już samo wejście do portu jest bardzo atrakcyjne. Słowo „atrakcyjne” rozumiemy dosłownie: bezpieczne, ale po wnikliwym rozpracowaniu i przygotowaniu trasy i pory podejścia. Dwie

drogi do portu wiodą ściśle określonymi torami wśród skał i warowni pamiętających czasy Napoleona. Dodatkową atrakcją jest śluza basenu portowego, która jest otwierana półtorej godziny przed wysoką wodą, a zamykana jedną godzinę po HW. Tylko za jej wrotami pozostaje woda podczas odpływu.

Osuch może osiągnąć 4 mile. Do bezpiecznego kotwicowiska należy dodać następne 4 mile. Wniosek jeden: do portu kierujemy się tylko wtedy, gdy dokładnie znamy godzinę wysokiej wody.

Dla zainteresowanych podaję numer telefonu obsługi śluzy: 98 88 5492. Kanał VHF 09, 16.

Marina w Morlaix daje pełen komfort pobytu żeglarzom spieszącym zarówno na ocean, jak i do domu. Panuje tu zaciszna atmosfera. Na miejscu dobrze zaopatrzone sklepy żeglarskie, możliwość wykonania drobnych napraw (żaglomistrz w Roscoff). Miasteczko typowo turystyczne- uprzejmość na każdym kroku, brak pośpiechu. Po szam-



Wycieczki w góry bezpośrednio z pokładu jachtu. Przewodnik dla skipperów radzi: Kanał można przepłynąć w dwa dni. Ale po co? Pamiętaj, jesteś na urlopie...



Rzadko zdarza się oglądać swój jacht z takiej wysokości

pańskim pobycie w Morlaix, droga powrotna wiodła przez Dublin i Kanał Kaledoński.

### *DRABI* w Kanale Kaledońskim

Szczególnie Caledonian Canal wart jest polecenia. Został on zbu-

dowany dla celów militarnych w osiemnastym wieku. Droga z Atlantyku na Morze Północne stała się o wiele bardziej bezpieczna. Całkowita długość kanału wynosi 60 Mm, w tym jeziora - 38 Mm i wykop 22 mile. 29 śluz prowadzi na wysokość 109 stóp - 32 metrów. Maksymalne zanurzenie jednostek

wynosi 4,11 m, a wysokość mastsów 35 metrów.

Koszt przejścia kanału wynosi (1998 r.) 12,74 funta za metr bieżący po pokładzie.

Z przyjemnością stwierdzam, że w odróżnieniu od lat poprzednich polskie jachty coraz częściej goszczą na tych wodach. Era „niedźwiedziego mięsa” i oglądania z odległości kilku mil zarówno wybrzeży Szkocji jak i pięknych, dzielnych Szkotek minęła. Przejście kanałem pozwala poznać autentyczną Szkocję - Highlands. Górskie wycieczki z pokładu jachtu, zacumowanego bezpiecznie na wodach kanału pozostają na długo w pamięci. Będziemy rozmawiać z pasterzami pasącymi swoje owce, pić świeże kozie mleko, słuchać opowieści nie zawsze chyba prawdziwych. Odkryjemy, że żeglarstwo morskie to nie tylko porty, przestrzeń, fale i wiatr. Pokonujemy ogrodzenia strzegące owce przed wilkami (a nie jak naiwnie sądziliśmy odgradzające sąsiadów), wspinamy się po zawsze wilgotnych i ociekających wodążbozczach, zbieramy wrzosy... W porciakach kanału kwitnie życie towarzyskie. Piękna szkocka muzyka unosi się w powietrzu. Przewodnik dla skipperów określa minimalny czas przejścia kanału na dwa dni, ale dodaje: „jesteś na urlopie, ciesz się pięknem!”.

### Cel: opłynięcie świata

Minęły trzy sezony. *DRABI* dzielnie służy żeglarzom nie tylko ze środowiska chełmskiego. Za rufą wiele tysięcy mil Morza Bałtyckiego, Północnego i Atlantyku. Z sezonu na sezon przybywa wyposażenia: radar, 2 radiopławy, ponton, nowe żagle, nowoczesne środki ratownicze. Wydaje się, że tak jak w małżeństwie razem z jachtem stajemy się bardziej dojrzałymi. Poznajemy swoje złe i dobre strony, dopasowujemy się do siebie. Za nami długa i ciężka droga ze śródłądzia na morze. Pokonaliśmy wiele przeszkód. Wierzę, że wytrwałością i konsekwencją osiągniemy cel, jaki postawiliśmy sobie przed wielu laty. Marzenie każdego żeglarza: rejs dookoła świata tuż, tuż...

Fot. Ryszard Karczmarski