

# BRACTWO WYBRZEŻA Mesa Kaprów Polskich

La Hermandad de la Costa Mesa de Polonia

MINUTA KAPITAŃSKA – GRUDZIEŃ 2009

## KAPITAN MA GŁOS

*Sercu memu drodzy Bracia,  
Jeszcze raz udało się szczęśliwie powrócić  
z mórz dalekich.*

Po powrocie z „sanatorium pod marslem” patrzę z pewnego dystansu. Było tam wiele czasu do PRZEMYŚLEŃ. Ocean wypłukał i zmniejszył tematy zażartych dysput. Teraz sprawy te wracają, ale patrzenie z perspektywy oceanu pozostaje. Im dłużej myślałem o BRACTWIE tym bardziej się upewniałem, że najważniejsze jest MORZE i żywe z nim kontakty oraz codzienne, wywodzące się z MORZA, BRATERSTWO i wzajemny SZACUNEK. Co już trudniejsze winny być one okazywane **pomimo** oczywistych i nieuniknionych różnic zdań, i też oczywistego, wielkiego przywiązania każdego z nas do zdania własnego. W tej sytuacji właśnie wzajemna TOLERANCJA (*zanim osądzisz przyjaciela pochodź trochę w jego mokasynach*), która często decyduje o sukcesach załóg przebywających długo w morzu, wśród BRACI buduje monolit. Z punktu widzenia trwania BRACTWA, kluczowe jest chyba dbanie, by przybywało wśród nas młodych twarzy. Nie z łapanki – ale naprawdę osób tego godnych. Takich ukierunkowanych na MORZE i gotowych zrozumieć i wcielać w czyn BRATERSTWO, SZACUNEK i TOLERANCJĘ we wzajemnych Brackich relacjach. Tak naprawdę całe OCTALOGO można w tych czterech słowach zmieścić. MORZE, BRATERSTWO, SZACUNEK i TOLERANCJA <sup>(wzajemna)</sup> = OCTALOGO. No, może jeszcze POKORA i SKROMNOŚĆ. Jak w obliczu oceanu. Dla mnie najważniejsze jest OCTALOGO, a z jego przesłań BRATERSTWO i MORZE. Bez tych dwu rzeczy nie ma BRATA!!!. Reszta „Ustanowień” i wszelkie prowadzone przez nas akcje i działania są dla mnie rzeczą wtórną. Może prawnicy i co niektórzy się oburzają. **Ale tak myślę!!!**

### MESY REGIONALNE

Nie wszyscy pamiętają dyskusje przy tworzeniu Mes Regionalnych. W oparciu o takie Misy większość Bractw funkcjonuje. Jak postrzegam (subiektywnie) nasze Misy. **Mesa Lubelska** jest zaangażowana w utrzymywaniu więzi Braterskich, spotykaniu się, sporo serca wkłada w rozwój (nowi kandydaci) i jako pierwsza poczyniła kroki w celu odmladzania swego składu. Wychodzi niekiedy na zewnątrz do środowiska żeglarskiego, lecz w mej opinii mogła być bardziej otwarta. Sztormian najwięcej podróżuje w sprawach Brackich i sporo prac na rzecz Bractwa w tej Mesie się wykonuje. **Mesa Szczecińska** jest najbar-

dziej otwarta na zewnątrz. Uczestniczy w większości ważnych wydarzeń morskich Szczecina i okolic. Jej członkowie są inicjatorami wielu akcji dotyczących pracy, sportu i kultury na morzu, a Sztormian jest w tym zakresie niestrudżonym animatorem. Częściej mógłby jednak bywać poza Szczecinem. Ostrożniej Mesa ta podchodzi do mustrowania nowych kandydatów i spotkania nieoficjalne przedkłada nad oficjalne. Może przydałoby się spojrzenie na członków klubów szczecińskich kapitanów jachtowych. *Tu nadmienię, że za oficjalne Zafarrancho Misy Regionalnej traktuję spotkanie prowadzone wg ceremoniału, o którym Rada Siedmiu i inne Misy zostały powiadomione.* **Mesa Warszawska** jest najbardziej bogata w sławne postacie żeglarskie. Jej członkowie są zabiegani i chyba najrzadziej się spotykają oraz wychodzą na zewnątrz reprezentując Bractwo. Natomiast indywidualnie wielu z nich jest bardzo aktywnych w kręgu spraw żeglarskich i morskich. Zgadza się to z moim poglądem, że w środowisku winni mieć uznaną pozycję indywidualni Bracia i z tego wynika autorytet Bractwa, a nie odwrotnie. Mesa ta zgłasza ostatnio kandydatów spoza Warszawy, co dobrze świadczy o jej kontaktach, lecz gorzej rokuje w rozwój samej Misy, jako regionalnej. Sztormiana tej misy też moglibyśmy częściej gościć w przystaniach zaprzyjaźnionych. **Trójmiasto** – tam Misy jeszcze nie ma, ale Bracia są coraz aktywniejsi i liczę, że stępkę pod taką mesę wmurujemy.

Jak widać, każda Mesa jest inna, to dobrze i tak być musi. Każda może robić, co uważa i do żadnych działań przymuszana być nie powinna. Z punktu widzenia R7 i mojego, szczególnie w dobie wzrostu, Misy winny być jednak wydolne organizacyjnie. Część akcji (np. listy uczestników imprez, płatności partu i co tam jeszcze ustalimy...) winna być prowadzona przez sztormianów. Droga: Kapitan MKP–Sztormian Misy–Bracia jest sprawniejsza organizacyjnie niż Kapitan MKP–Bracia. W tym aspekcie Mesa Warszawska niestety wymaga czasami brania na hol, gdyż nierzadko nie ma zdolności do rozwiązania sytuacji własnym manewrem. Wszyscy jednak musimy nad jeszcze tym popracować. I jeszcze jedno Mesa Kaprów Polskich – Misy Regionalne. Nie może być Misy złożonej z Mes. Trochę to dziwne. Mnie termin Kasztel, Flota itp. bardziej by odpowiadał.

### DZIAŁAĆ?!

**Odwieczny temat.** Bractwo winno działać. Angażować się w sprawy i konflikty świata żeglarskiego, a może i inne. Być widoczne na zewnątrz. Czy nie bywa to czasem „koncert życzeń”. Trzeba zrobić, to, tamto, owo, uważam, że zaangażowanie Bractwa w tę sprawę jest niezbędne, ja jestem bardzo zajęty, więc niech Kapitan MKP i R7 się tym zajmie. Często tak bywa. Mnie

*Dokończenie na str. 2*

## KAPITAN MA GŁOS c.d.

*Dokończenie ze str. 1*

bardziej odpowiada postawa Braci ze Szczecina lub Trójmiasta. Organizują działanie oddolnie, w co angażują Kapitana i R7, i cały autorytet Bractwa. Angażowanie się w sprawy centralne, np. konflikt z PZZ, bywa sprawą delikatną. Czyniłem to, ale przestałem. Trzeba uważać, by nie narazić na szwank naszej reputacji. Bracia zwykle nie są jednomyślni, jest ich wielu. Nie mogę angażować się w dyskusję albo działania w sprawie, w której nie jesteśmy jednomyślni. Zawsze któremuś z Braci bym uchybił. Tęgo zrobić nie mogę. Nie wypowiem się jako Kapitan MKP np. w sprawie eutanazji, niezależnie co o tym sadzę. Nie bez przyczyny naszym kanonem jest nieangażowanie się w politykę, religię czy konflikty o kobiety, statki albo sławę. Oczywiście jako BRACTWO, a nie osoby indywidualne. Jesteśmy różni, ale stojąc w życiu nawet po różnych stronach barykady dalej musimy być Braćmi. Nie możemy upodabniać się do bandy idiotów, która nas otacza i włącza w ich konflikty czy gierki. To mówi OCTALOGO, nie wspominając nic o promowaniu Bractwa na zewnątrz. Mówi nawet coś o skromności i pokorze. Oczywiście podejmiemy każde działania, które Bracia i Mesy zainspirują, albo te, które uznamy za dobre – ale z powodu wagi ich sprawy. Nie po to „aby działać”. Pytanie czy działać czy nie, jest „puste”. Każdą akcję i decyzję o działaniu w jej sprawie podejmiemy indywidualnie. Jeżeli dlatego trzeba będzie być w mediach, będziemy – ale dlatego, że sprawa tego wymaga – nie dla próżnej promocji. Nasz autorytet buduje się z autorytetu pojedynczych braci, a nie sztuczek medialnych. Dlatego bardzo proszę, rozejrzyjcie się w środowisku i podejmujcie dobre decyzje w doborze przyszłych kandydatów. To nasza przyszłość. Nie musicie się ze mną zgadzać. To ja tak myślę.

### PART

Czy płacenie partu jest potrzebne? Tak się umówiliśmy. Odkąd prowadzimy pewne akcje, bijemy medale, wręczamy „Topór”, korespondujemy, wręczamy okolicznościowe pamiątki, gwiazdy, znaczki to musimy mieć kasę. Część Braci płaci, a część nie. Może chcemy za dużo. 100 złotych. Dla jednych to fortuna, a dla drugich niezauważalny wydatek. Gdyby wszyscy płacili terminowo na nasze wydatki wystarczyło by po 50 złotych. Może nawet mniej. W kasie jest jedna trzecia tego, co powinno być. Gdyby było, part mógłby być niższy. Tu też trzeba podchodzić do sprawy indywidualnie. Tę sprawę też musimy

rozważyć. Koło fortuny robi z bogaczy żebraków i odwrotnie. Dziś mamy pracę, zdrowie, rodzinę, a jutro nie. Ale BRAĆMI musimy pozostać. Na tym to polega. Problem partu w tym duchu należy rozważyć i R7 do niego powrócić. Ale każdy z Braci musi o swej roli w tej sprawie indywidualnie pomyśleć, a sprawę innych Braci muszą definitywnie przedstawić Sztormani ich Mes, bez zbędnych ceregieli i krygowania, skoro jesteśmy Braćmi.

### POGRZEB

Tu ceremoniał Bracki się sprawdził. Ja nie mam wątpliwości. Jednak często decyzje o tym trzeba podejmować z nic nie wiedzącą, często pełną obaw, przeżywającą ciężkie chwile rodziną. Proszę zatem sięgnąć do „USTANOWIEN” i podjąć odpowiednie działania. Nie znasz dnia ni godziny.

### ZAFARRANCHO

Jest nas trochę więcej. To zmienia charakter Zafarrancho. Ja pamiętam takie na 30–40 osób. Teraz dochodzimy do 80–100. Lokale, które oferowały nam usługi, przestają spełniać nasze warunki. Są konkurencyjne imprezy: „andrzejki”, wesela. R7 ustaliła, że podjęta zostanie na Zafarrancho dyskusja i decyzja. A oto jej tezy: 1) Warszawa jako miejsce Zafarrancho robi się droga i nieprzystępna, a RÓŻA WIATRÓW bywa za mała. 2) Trzeba powrócić do koncepcji Zafarrancho z noclegiem gdzieś nad wodą albo na peryferiach Warszawy. 3) Termin Zafarrancho powinien być stały, ale przesunięty na drugą sobotę listopada. 4) Albo ostatnim punktem Zafarrancho będzie ustalenie miejsca i terminu Zafarrancho następnego. 5) Chcemy aby lokal i miejsce, które znajdziemy były stałe (na kilka lat tak jak i termin) i aby na koniec każdego Zafarrancho potwierdzać u właściciela termin na następny rok. 6) Albo miejsce będzie co roku różne, aby poznawać nowe zakątki. Wiem – dojazd, koszty. Ale pomyślcie przez chwilę. **Na dzień dzisiejszy: Warszawa: koszt przy minimum 80 osób sala + kolacja = 80 złotych (bez alkoholu). Ruciane: na Mazurach: Nocleg ze śniadaniem w ośrodku tylko do naszej dyspozycji 40 złotych. 40 złotych zostaje na kolację, cena kolacji do 50 złotych do negocjacji.** Ja osobiście jestem za Zafarrancho z noclegiem. O wsparciu Braci w opalach pomyśleć można. Nie chce mieć jeszcze jednego zebrania, na które na 4 godziny wpaść musze, bo taki jest obowiązek.

Przepraszam za zamieszanie, ale pierwszy raz spotkały nas takie kłopoty lokalowe.

*Kapitan MKP #78*

## Szkoła pod Żaglami – reaktywacja

Chyba zapomniałem o zgryzotach jakie niosły ze sobą kolejne Szkoły pod Żaglami, i te na „Pogorii”, i te na „Fryderyku Chopinie”, bo decyduję się jeszcze raz poderwać do lotu. Ogłoszenie już poszło w świat, że zbieram załogę z gimnazjalistów, którzy wykażą się pomocą niesioną innym ludziom, a za rok popłyną w oceaniczny rejs. Partnerami tego projektu na-

zwanego „Dookoła Świata za Pomocną Dłoń” jest ZHP i Caritas Polska, jedna organizacja niesie pomoc statutowo, druga wie gdzie pomoc potrzebna. Co z tego wszystkiego wyniknie, jeszcze nie wiadomo, ale zgłoszenia napływają...

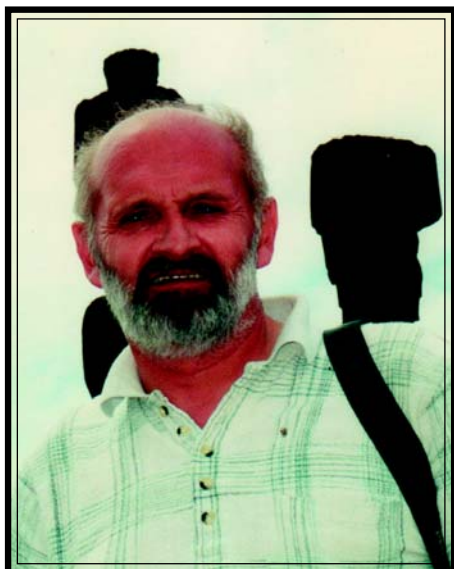
Cwierć wieku temu z mównicy sejmowej grzmiał kapitan Milenuszkin potępiając podobne „niemoralne” propozycje.

Dziś już nie ma kapitana M., który by ustosunkował się do kolejnego projektu, ale może ktoś inny zechce zabrać głos. Brak krytyki jest zniechęcający dla organizatorów, a wielu Braci otarło się o rejsy kolejnych Szkół lub je sami prowadzili i swoimi uwagami mogą udoskonalić projekt. *Orza!*

*Krzysztof Baranowski #3*







**STRAB – CPT. STRAB – tak Go nazywano ostatnie 20 lat, gdy tylko zaczął współpracę z kanadyjską Class Afloat. Jego pełne nazwisko było zbyt trudne do wymówienia dla Anglosasów.**

Gdyby nie okoliczność, że żeglował prawie non stop, miałby jako Brat znacznie niższą cyfrę niż 94. Niestety, będąc w morzu, nie miał okazji by zjawiać się na kolejnych zafarranchos, aby wypełniać staż jungi. Ale morskim Bratem był od zawsze, nawet bez pasowania.

Chemik z wykształcenia, ale wybrał morze. Był kapitanem takich żaglowców jak: „Henryk Rutkowski” (obecny „Kapitan Głowacki”), „Zew”, „Kaisei”, „Pogoria”, „Peace”, a potem wieloletnim kapitanem „Concordii”.

Od roku 1972 roku łączy się z Trzebieżą i tamtejszym Ośrodkiem Żeglarskim. Rezygnuje z kariery chemika i w roku 1980 zaczyna pracę w Ośrodku jako bosman, potem bosman i mechanik na „Zew Morza”. Jako kapitan prowadzi też liczne rejsy stażowe na innych jachtach Ośrodka. Gdy „Zew Morza” tonie w grudniu 1981 r. na Morzu Śródziemnym, Andrzej jest na pokładzie jako mechanik. Wypadek i stratę jachtu przeżywa boleśnie. W następnych latach opiekuje się jachtem „Chrobry” i pływa na nim jako bosman, a następnie kapitan. Kolejne lata spędza na brygantynie „Henryk Rutkowski”, pływając jako mechanik, z-ca kapitana i kapitan.

W roku 1989 do połowy 1990 r. pełni funkcję starszego oficera na „Pogorii” w rejsie kanadyjskiej Szkoły pod Żaglami. Po powrocie przechodzi na nowo budowany jacht „Zew”.

Odbywa na nim rejs próbny, następnie rejsy promocyjne. Jesienią 1990 roku wypływa „Zewem” na Antiguę, gdzie skutecznie negocjuje jego sprzedaż japońskiemu STA. Po zmianie nazwy żaglowca na „Kaisei” przeprowadza go z Karaibów do Gdyni dla koniecznych stoczniowych przeróbek.

## Pamięci STRABA

Brat Andrzej Straburzyński, cyfra 94  
1948–2009

Na wiosnę 1991 roku zostaje kapitanem „Pogorii” i prowadzi na niej rejs kanadyjskiej Szkoły pod Żaglami wokół Afryki. Po powrocie do kraju, w kwietniu 1992 roku otrzymuje wspólnie z kpt. Andrzejem Marczakiem propozycję zostania kapitanem barkentyny „Concordia”. Od tego czasu, przez 17 lat, aż do roku 2009, prowadzi rejsy „Concordii” po całym świecie i staje się nieformalnym doradcą dyrektora Kanadyjskiej Class Afloat Terry Davies’a.

Trasy jego rejsów przebiegają kilkakrotnie wokół kuli ziemskiej. Przepląwa cieśninę Magellana, przylądek Horn, przylądek Leeuwin, South East Cape na Tasmanii, wielokrotnie Przylądek Dobrej Nadziei, wielokrotnie Ocean Atlantyczny, Spokojny i Indyjski, a także Wielki Ocean Południowy i Wielkie Jeziora Amerykańskie. Odwiedza tak egzotyczne miejsca jak Wyspa Wielkanocna, wyspy Galapagos, Pitcairn, Nauru, Chagos i Św. Pawła na Oceanie Indyjskim, obie Wyspy Bożego Narodzenia, wiele wysp w archipelagach Pacyfiku.

Andrzej cieszył się wielkim uznaniem wśród kapitanów żaglowców, żeglarzy, i ogromną sympatią kilku setek uczniów i uczennic, z którymi prowadził rejsy. Jego staż milowy na Concordii sięga przeszło 300 tysięcy Mm, a łączny staż ponad 400 tysięcy Mm i jest bez wątpienia największy w żeglarstwie polskim.

W okresie 10 lat, między 1991 a 2001 rokiem przepląwałem z Nim tysiące mil w wielu rejsach. Był świetnym kapitanem. Podziwiałem Go za wszechstronność, bezkonfliktowość, opanowanie, a przede wszystkim za stałe dążenie do doskonalenia swoich umiejętności – żeglarskich, językowych i technicznych.

Zarządzał i manewrował statkiem znakomicie. Mam stale w oczach kilka

Jego wspaniałych manewrów. Takich jak brawurowe wejście w silnych szkwałach do portu w Cagliari, jak codzienne, wielokrotne manewry wejścia i odejścia wielką „Pogorią” w malutkim i ciasnym porcie Hout Bay, czy organizację błyskotliwej akcji ratunkowej dla kontuzjowanej uczennicy na Oceanie Spokojnym. Pamiętam pełne emocji wejście pod żaglami do San Francisco, kiedy dzięki Jego przytomności umysłu nie doszło do zatopienia małego jachtu, który przez własną nieostrożność zawisł achtersztagiem na bukszprycie „Concordii”. Pamiętam także zmaganie z huraganowym sztormem pod przylądkiem Horn 1 marca 2001 r.

Przy tym wszystkim był skromnym człowiekiem, bardzo lubianym i darzącym wielu swoją przyjaźnią.

Mieliśmy wspólne upodobania do lektur, wycieczek lądowych i do fotografowania. Fotografia i filmowanie były jego pasją, tak jak narciarstwo czy wcześniej skoki spadochronowe. Łapał się też za pióro pisując relacje do „Żagli”, czy do świnoujskiego tygodnika „Wyspiarz”.

Odszedł nieoczekiwanie na wieczną wachtę 17 września 2009 r. Na wieść o Jego śmierci „Concordia” wstrzymała bieg na Oceanie Atlantycznym i opuszczeniem flag oraz uderzeniami dzwonu okrętowego oddała część swojemu opiekunowi. Jego prochy, zgodnie z wyrażoną za życia prośbą, miały zostać rozsypane w morzu z pokładu „Concordii”. Nie udało się tego życzenia spełnić z uwagi na regulacje prawne.

W dniu 22 września rodzina, przyjaciele, a wśród nich Bracia Wybrzeża, pożegnali Andrzeja na cmentarzu w Trzebieży. Cześć Jego Pamięci.

Zegnaj Andrzeju – dziękuję za przyjaźń i rejsy.

Wojtek Jacobson (#44)

### The Captain Andrzej Straburzyński Memorial Scholarship

*O Captain! my Captain! rise up and hear the bells;  
Rise up-for you the flag is flung for you the bugle trills,  
For you bouquets and ribboned wreaths for you the shores a-crowding,  
For you they call, the swaying mass, their eager faces turning;  
Here Captain! dear father!  
This arm beneath your head!  
It is some dream that on the deck,  
You've fallen cold and dead.*

– Walt Whitman – *Leaves of Grass*

On September 17<sup>th</sup>, 2009 our Captain made his final embarkation from his home port to eternity. As he set sail on

Dokończenie na str. 4



## The Captain Andrzej Straburzynski Memorial Scholarship c.d.

*Dokończenie ze str. 3*

this final journey, we shed tears at his passing. We mourn that he will not be there on the bridge from eight to midnight. As we mourn, however, we question how we might honour this man.

One thousand of us have grown up and taken ship under the hand of Strab. His example was one of quiet dignity. He spoke no useless words, and in a time of cacophony in all walks of our lives, he was content with the silences between people. The moment between a question asked and answered was a reverie with Strab. He took his time; he was careful with words.

So we will be careful with his legacy.

We cannot scatter his ashes from the decks of the Concordia as he asked. However, the ashes are not Strab. Strab lives in the memory of children, now men and women who took ship with him: those who learned how to dead reckon a ship on the bridge; those who asked him a question in the half light of the ship's office; those who stood waiting for the smile during Captain's inspection that made the morning work worth it. So long as we remember, he sails still.

This morning I have written a cheque to the **West Island College International Captain Straburzynski Scholarship – In Trust**. If each of us who has sailed with this man commits to his legacy, then a child, one who grew up in as humble a circumstance as Strab himself, can take ship on the ocean he knew. This is how we would scatter Strab's ashes to the world. We would have it done by the hand on deck of children every year. I challenge you to join us in building this endowment. Mike and Barb Fretwell of Mission Geospatial Ltd, have committed two thousand five hundred dollars per year to honouring our departed Captain. Their challenge to you is below.

On November 18<sup>th</sup>, Strab's wife Barbara and his sons will join us on the decks of the Concordia in Istanbul, Turkey. You too are welcome. I hope that by then we will be able to give them news of the legacy we will offer to our lost Captain. Please feel free to email me your commitments before that time

or indeed simply make the commitment by sending on your donation. As the Alumni Association is only in its infancy we appreciate you forwarding this appeal to any of your crewmates and parents. This letter is for all of us.

Thank you,

*Nigel McCarthy*  
President and CEO



Dear Kate,

We wish to offer our heartfelt condolences to the family and friends of Captain Straburzynski. Although we never had a opportunity to meet the Captain it is obvious that his legacy runs deep within the Class Afloat organization, to which he contributed so much over the years. It is in part due to his contributions to the program that we are able to entrust Class Afloat with our daughter.

If I may be so bold, I would like to suggest that a Andrzej Straburzynski Memorial Trust Fund or Scholarship be established. This fund would be used to sponsor underprivileged children from around the world, so that they can take part in the Class Afloat experience, of which he was such a fundamental part. In this way his legacy and contributions will retain their poignancy, and his belief in the power of cross cultural and cross national relationships can be fostered.

In order to kick this fund off, our company, Mission Geospatial Ltd, is willing to contribute \$2500 CDN annually, so long as we are able to do so. I also challenge other Floaties, staff, alumni and their families to contribute to the fund to the extent which they are able.

Warmest regards,

*Mike Fretwell ALS CLS*  
President & CEO  
Mission Geospatial Ltd.

## REZOLUCJA



Kapituła Nagrody Chwały Mórz na posiedzeniu w dniu 27.10.2009 w Warszawie zgodnie z Ordonansem Nagrody Chwały Mórz, Ordonansem Flagowym oraz Rezolucją Medalu Bractwa Wybrzeża postanowiła nadać:

### I. Przywileje Gwiazd:

1. **RYSZARD LUTOŚLAWSKI (#56)** par. II/4 – Gwiazda Czerwona – za wybitne zasługi w pracy i służbie na morzu, 250 tys. Mm pod żaglami.

2. **SŁAWOMIR RUDNICKI (#110)** par. I/1 – Gwiazda Biała – za osobistą działalność dla spraw morza.

par. II/2 – Gwiazda Czerwona – za dowodzenie s/y „Panorama” w rejsie do Przylądka Horn i Antarktydy.

par. II/5 – Gwiazda Czerwona – za 4-krotne zwycięstwo w regatach Classic Cup (regaty Opali).

3. **MACIEJ KRZEPTOWSKI (#80)** par. I/5 – Gwiazda Biała – za udział w wielkim przedsięwzięciu morskim, tj. rejsie do Islandii

w 50-lecie wyprawy s/y „Witeź II” oraz złożenie tablicy pamiątkowej w Muzeum w Reykjaviku.

4. **CEZARY PAWŁOWSKI (#111)** par. I/5 – Gwiazda Biała – za udział w wielkim przedsięwzięciu morskim, tj. rejsie do Islandii w 50-lecie wyprawy s/y „Witeź II”.

par. II/2 – Gwiazda Czerwona – za rejs za krąg polarny w rejsie jw.

5. **JAROSŁAW JEZIOREK (#103)** par. II/2 – Gwiazda Czerwona – za udział w rejsie za krąg polarny w 2001 r. na s/y „Gaudeamus”.

6. **BRUNO SALCEWICZ (#85)** par. I/1 – Gwiazda Biała – za książkę *Pod żaglami i na gazie* zwodowaną w roku 2007.

7. **BOHDAN RONIN-WALKNOWSKI (#58)** par. I/1 – Gwiazda Biała – za propagowanie żeglarstwa i Bractwa przez organizowanie wystaw i spotkania autorskie.

8. **TADEUSZ OLSZEWSKI (#87)** par. II/2 – Gwiazda Czerwona – za dowodzenie jachtem w rejsie za krąg polarny (Islandia, Spicbergen).



# „Starego” rejs do historii

*WITEŻ*, tak nazywał się jeden z pierwszych polskich jachtów, który pod dowództwem generała Mariusza Zaruskiego już w 1925 roku, w Gdyni, rozpoczął służbę pod polską banderą.

*WITEŻ II* narodził się w roku 1946 w Szczecinie za sprawą kpt. Kazimierza Haski, wychowanka Wielkiego Generała. Zbudowany w 1938 roku w Niemczech, nosił nazwę *WEZER*. Zatoniony przez Niemców pod koniec wojny w Świnoujściu, został przez Rosjan wydobyty i odsprzedany kapitanowi Kazimierzowi Hasce, który z kolei przekazał go Sekcji Żeglarskiej AZS w Szczecinie. W roku 1959 pod dowództwem kpt. Emila Marii Żychewicza jacht odbył rejs do Islandii. W załodze byli: **Maryta Kremky (Gerlach)**, **Stanisław Tomaszewski** i przyszły Brat Wybrzeża **Ludomir Mączka (#6)**. W trudnych warunkach, bez silnika i nie zachodząc do żadnego portu, *WITEŻ II* osiągnął Reykjavik po 23 dniach żeglugi. W drodze powrotnej zawinął do Tananger i Skagen. Był pierwszym polskim jachtem i prawdopodobnie pierwszym jachtem z kontynentu europejskiego po wojnie, który odwiedził „Perłę Polinezji Północy”. W następ-



Maryta Gerlach i Stanisław Tomaszewski podczas spotkania z załogą STAREGO

*Tylko wiatr, marzenia  
i jacht Witeż II  
przywiodły tu pierwszych  
polskich żeglarzy  
w 1959 roku*



nych latach ruszyły na islandzki szlak kolejne polskie jachty *KISMET*, *OPAL*, *EUROS*, *FREYA* z kapitanami Wojciechem Orszulokiem, Andrzejem Rościszewskim i Dariuszem Boguckim (#22).

W roku 2010 przypadają obchody 65-lecia żeglarstwa na Pomorzu Zachodnim. W Komitecie Społecznym Żeglarski Szczecin zrodziła się myśl, by uczcić je czymś szczególnym, by przy tej okazji popłynąć do Islandii, jak *WITEŻ II* pół wieku temu. Jesienią 2008 rozpoczęły się żmudne prace organizacyjne. Program rejsu, trasa, jacht, załoga, środki na sfinansowanie całego przedsięwzięcia i przede wszystkim kto to wszystko ma zrobić, były pytaniami, na które należało odpowiedzieć. Piotr Owczarski, Janusz Charkiewicz, Zenon Szostak i Ania Kubik to ludzie, dzięki którym przygotowania nabrały od samego początku dobrego tempa. Sprzyjało nam wszystko, media i sponsorzy. Honorowy patronat nad rejssem objęli Prezydent Miasta Szczecina Piotr Krzystek, Marszałek Województwa Władysław Husejko, Prezydent Miasta Świnoujścia Janusz Zmurkiewicz, Rotary Club Szczecin oraz Honorowy Konsul Generalny Islandii Stanisław Laskowski. Ostatecznie stanęło na tym, że wyprawa będzie miała trzech organizatorów: Żeglarski Szczecin, Miasto Szczecin i Jacht Klub AZS Szczecin – armator jachtu *STARZY*, którym mieliśmy płynąć. Zgadzialiśmy się wszyscy, że w załodze powinna być przede wszystkim młodzież, ale równocześnie dobra, doświadczona kadra, która w trudnych warunkach, a takie nas czekały, poradzi sobie ze wszystkim. Przez czerwiec i lipiec zamierzaliśmy pokonać trasę: Szczecin, Kopenhaga,

*Dokończenie na str. 6-7*



## REZOLUCJA

9. **JERZY PALEOLOG (#78)** par. II/4 – Gwiazda Czerwona – za zasługi w pracy i służbie na morzu.

10. **WŁADYSŁAW MIERZECKI (#109)** par. I/1 – Gwiazda Biała – za osiągnięcia w osobistej działalności dla spraw morskich. Kapitan jachtowy od 1990 r.

11. **WOJCIECH DUBOIS (#83)** par. I/2 – Gwiazda Biała – za wybitne zasługi dla Bractwa – organizacja walnych zgromadzeń i wręczeń Topora Pirackiego.

par. II/4 – Gwiazda Czerwona – za zasługi w pracy i służbie na morzu (prowadzenie Mariny w Kołobrzegu i organizacja wędkarstwa morskiego).

12. **WOJCIECH OGRZEWAŁSKI (#68)** par. II/4 – Gwiazda Czerwona – za wybitne zasługi w pracy i służbie na morzu (organizacja czarterów na M. Śródziemnym).

13. **WŁODZIMIERZ POGOCKI (#107)** par. II/2 – Gwiazda Czerwona – za udział w rejsie s/y „Fryderyk Chopin” 1993/94 – Brazylia – Afryka Południowa.

II. **Medale Bractwa Wybrzeża – przyznane do wręczenia w roku 2010**

Medal nr 42 – Wojciech Kot (#91)

Medal nr 44 – Zbysław Jarosław Zbyszyński (#92)

Medal nr 45 – Mirosław Misayat (#98)

Medal nr 46 – Bruno Salcewicz (#85)

Medal nr 47 – Wojciech Dubois (#83)

III. **Nagroda Chwały Mórz – Bojowy Topór Piracki**

Zgodnie z Rezolucją Nagrody Chwały Mórz, Kapituła wnioskuje jednogłośnie o przyznanie Bojowego Topora Pirackiego, z terminem wręczenia w 2010 roku, Bratu **WOJCIECHOWI JAKOBSONOWI (#44)**.

Kapituła wnosi do Kapitana Mesy Kaprów Polskich o przedstawienie kandydatury **WOJCIECHA JAKOBSONA (#44)** do zaakceptowania przez Zafarrancho w listopadzie 2009 r.

Kanclerz Kapituły  
**Ryszard Wabik (#62)**

Warszawa, dnia 30.10.2009 r.

## „Starego” rejs do historii c.d.

dokończenie ze str. 5

Limfjorden, Bergen, Wyspy Owce, Reykjavik, Szetlandy, Kattegat, Szczecin. Zaplanowaliśmy pięć wymian załóg, przy czym jedynie piszący te słowa kapitan i II oficer Cezary Pawłowski (#111) mieli pozostawać na jachcie przez cały czas. 31 maja o godzinie 13:00 u stóp Wałów Chrobrego odbyło się uroczyste pożegnanie wyprawy ISLANDIA 2009. Jacht przystrojony flagami prezentuje się wspaniale, pod prawym salingiem dumnie łopocze flaga Bractwa Wybrzeża, jako że z Bratem Cezarym (#111) tworzymy silną grupę. Żegna nas Wiceprezydent Miasta Elżbieta Masojć, żeglarze, rybacy i marynarze, mieszkańcy miasta, rodziny, przyjaciele, dziennikarze, radio, telewizja... Naszym celem jest Reykjavik, gdzie mamy zamocować tablicę upamiętniającą rejs *WITEZIA II*, wykonaną w brązie przez szczecińskiego plastyka Zdzisława Sobierajskiego. Kapitan Wiktor Czapp ze Szczecińskiego Klubu Kapitanów wręcza nam białą-czerwoną szarfę prosząc, byśmy ją wraz z kwiatami złożyli na cmentarzu w Reykjaviku na grobie marynarzy z polskiego parowca *WIGRY*, który podczas silnego sztormu zatonął u wybrzeży Islandii w roku 1942. W tym momencie przeżywamy prawdziwe zaskoczenie, bo podchodzą do nas z podobną prośbą panie Eleonora i Ewa – córka i wnuczka Jana Chmieleckiego, motorzysty z *WIGIER*, który wówczas zginął. Również gdyński DALMOR zwrócił się z propozycją, by nasza wyprawa zawiozła kwiaty na falochron w duńskim porcie Hanstholm. Tak rozpoczął się nasz rejs do historii.

W Świnoujściu w Basenie Północnym cumujemy jako honorowi goście Prezydenta Miasta, który następnego dnia żegna nas, gdy wychodzimy w morze. Młoda załoga to uczniowie szczecińskiego Technikum Morskiego, wszyscy pierwszy raz w morzu na jachcie. Z przyjemnością obserwuję jak I oficer Kazimierz Sawczuk wprowadza ich w arkana żeglarskiego rzemiosła, ogłasza kolejne próbne alarmy. Pożar, opuszczanie jachtu, człowiek za burtą, szelki bezpieczeństwa, pasy ratunkowe, sterowanie, kabestany, liny, wreszcie kambuz i nasz pierwszy wspólny, morski, przygotowany rękami załogi posiłek. Drugi oficer i równocześnie ochmistrz Cezary ma wreszcie okazję sprawdzić, czy robiąc zaopatrzenie na cały rejs pamiętał o wszystkim. Bałtycka fala, choć niewielka, sprawia, że młodzi adepci żeglarstwa, jak zwyczaj każe, oddają głęboki pokłon Neptunowi. W kanale Falsterbo jest już lepiej, a gdy zawijamy do Kopenhagi nikt nie pamięta o tym, co było jeszcze tak niedawno. By uniknąć ewentualnych niespodzianek pogodowych występujących często w Skagerraku postanawiamy popłynąć przez Limfjorden. Jest jeszcze jeden ważny powód, dla którego wybraliśmy tę trasę. W sierpniu 1932 roku płynął tędy na *ZJAWIE* Władysław



STARY przy kei Muzeum Morskiego w Reykjaviku

Wagner – pierwszy polski żeglarz, który na jachcie okrążył świat. Tak jak on zawijamy do Hals i w Thyboron, już nad Morzem Północnym kończymy pierwszy etap rejsu. Z Kopenhagi płyną z nami Brat Andrzej Kacała (#97), szkoda że nie może płynąć dalej. Pojawia się nowa załoga i znów trzeba wszystko powtórzyć od początku: próbne alarmy, choroba morska..., tak będzie przy każdej podmianie, do końca rejsu. Jest ładny, bezwietrzny dzień 9 czerwca, gdy wpływamy do portu w Hanstholm. Wychodzące daleko w morze ramiona falochronów osłaniają awanport i przy dobrej pogodzie dają poczucie pełnego bezpieczeństwa. Niestety, przy silnych sztormowych wiatrach z północno-zachodniej ćwiartki to miejsce może stać się śmiertelną pułapką. W roku 1975, nocą, podczas styczniowego sztormu dalmorowski trawler *BRDA* wpływał tu z chorym członkiem załogi. W główkach uległ uszkodzeniu ster i statek zmuszony był zatrzymać się właśnie w awanporcie. Mimo dwóch rzuconych kotwic bezwolny kadłub zdryfował na gwiazdobloki, z rozbitych zbiorników wypłynął mazut, w którym śmierć znalazło 11 rybaków. O tym zdarzeniu napisano kilka książek i wiele artykułów, ostatni ukazał się w 37 numerze „Naszego Morza”. Całą załogą stajemy w szeregu, na wewnętrznej ścianie falochronu umieszczamy białą-czerwony wieniec kwiatów, w kilku słowach przypominam tamtą tragedię, proszę o minutę ciszy i już trzeba ruszać w dalszą drogę. Skagerrak jest dla nas łaskawy, tak że 11 czerwca rano cumujemy w Stavanger. Miasto piękne, warto by zatrzymać się tu na nieco dłużej, niestety przed nami jeszcze wiele mil żeglugi, na szczęście przez fiordy, gdzie będziemy osłonięci od atlantyckich sztormów i fal. Na krótko stajemy w uroczym Skudeneshaven, później w Leirvik, Hauge-sund i Klokkarvik wreszcie 16 czerwca wchodzimy do Bergen, które słynie z największej liczby dni deszczowych w ciągu roku. My mamy szczęście, świeci słońce, udaje nam się wejść na górujące nad miastem wzgórze i podziwiać wspaniałą panoramę. Następnego dnia wieczorem już leje, przyjeżdża nowa załoga, w deszczu przenosimy na jacht przywiezione zaopatrzenie... Atlantyk wita nas wiatrem i falą. Dwa refy na grocie, deszcz, grad, burze na horyzoncie, nowa załoga choruje. Zostawiamy po lewej burcie pola naftowe, przepływamy obok położonych najbardziej na północ ogromnych wież wiertniczych. Wielki przemysł, statki serwisowe, helikoptery, płomienie gazu... 23 września dopływamy do Wysp Owczych i wczesnym rankiem stajemy w Thorshaven. Droga była ciężka, więc uzbierało się trochę awarii: porwana genua, nie działają światła nawigacyjne na dziobie i zacina się blok na topie masztu. Najważniejsza jest jednak kąpiel i odpoczynek załogi, bo wychodzimy następnego dnia. Przed nami ostatni etap, który dostarcza wszystkich możliwych żeglarskich emocji. Albo wieje tak mocno, że musimy skraćć żagle, to znów flauci i trzeba uruchamiać silnik, bywa że w napływającej mgłę widoczność spada do kilkunastu metrów, a na martwej fali jacht przewala się z burty na burtę. Wreszcie 28 czerwca stajemy w Reykjaviku i od razu wpadamy w ramiona konsula Michała Gierwatowskiego oraz mieszkających tu od kilku lat Ani i Mariusza Lewandowskich. Dowiadujemy się od nich, że tablica zawieszona zostanie w tutejszym Muzeum Morskim i wszystko jest przygotowane do uroczystości, która zaplanowana została na dzień 3 lipca. Po raz pierwszy w tym rejsie mamy czas na dokładne sklarowanie jachtu, uzupełnienie zaopatrzenia, odpoczynek i zwiedzanie. Dni zaczynają pędzić z niesamowitą szybkością. Konsul pokazuje nam miasto, z Anią i Mariuszem jedziemy do Błękitnej Laguny, odwiedzamy Thingvellir – miejsce obrad najstarszego w świecie parlamentu, podziwiamy wodospad Gullfoss i gejzery. Tymczasem w porcie rozpoczyna się prawdziwy festiwal polskich żagli. Do mariny wpływa *VAGABOND'elle* z Januszem i Joelle Kurbielami, przy naszej burcie staje *BARLOVENTO II*, później jeszcze pojawia się wrocławska *PANORAMA*. Cztery polskie jachty w Reykjaviku równocześnie, tego nigdy dotąd nie było! Tymczasem z kraju przylatuje nowa załoga z Piotrem Owczarskim i księdzem Ma-



riuszem Słomińskim – salezjaninem. 3 lipca wraz z Konsulem jedziemy na cmentarz złożyć wiązanki kwiatów na grobie marynarzy z *WIGIER*. Po południu stajemy *STARYM* przy nabrzeżu Muzeum Morskiego obok zabytkowych jednostek: holownika portowego *MAGNI* i okrętu straży granicznej *ODINN*, który wstawił się brawurowymi akcjami podczas wojny dorszowej w 1975 roku. Trzeba przyznać, że nasz jacht dobrze się prezentuje w tym doborowym towarzystwie. Uroczystość odsłonięcia tablicy została przygotowana niezwykle starannie. Wśród zaproszonych gości znaleźli się przedstawiciele placówek dyplomatycznych Rosji, Niemiec i Anglii, islandzkiej Polonii, zaprzyjaźnieni islandzcy żeglarze i załogi polskich jachtów. Gości witają Vilhjalmur P. Vilhjalmsson – dyrektor muzeum, będący równocześnie Przewodniczącym Rady Miasta oraz konsul Danuta Szostak. Przypominają rejs *WITEZIA II* sprzed pięćdziesięciu lat, po czym następuje symboliczne odsłonięcie tablicy, która prezentuje się pięknie, wywołując uznanie zwiedzających. Przy lampce wina jest okazja porozmawiać z naszymi gospodarzami i opowiedzieć o naszym rejsie, o Szczecinie, o Polsce... Następnego dnia powinniśmy ruszać w drogę powrotną, a tymczasem zaczęło silnie wiać ze wschodu. Co robić, czekać czy mimo wszystko płynąć, bo przecież obowiązują nas terminy? Po przeanalizowaniu sytuacji barycznej, idąc za radą Janusza i Joelle postanawiamy pójść drogą północną, dłuższą, ale dającą szansę wydobycia się z pułapki. 4 lipca wraz z *VAGABOND'elle* ruszamy. Od wschodniego sztormu osłania nas wyspa, idziemy na silniku. 6 lipca nadchodzi silny północny wiatr, tak że zmuszeni jesteśmy schować się w Isafjordur. Następnego dnia, przy pięknej pogodzie, cała załoga idziemy w góry. Głęboką doliną docieramy do wodospadu i śnieżnych pól, w dole port i nasz jacht... 8 lipca o godzinie 02:00 zostawiamy z prawej burty ponury Hornbjarg – Islandzki Horn. Mimo nocy jest na tyle jasno, że można robić zdjęcia. Wieczorem przechodzimy Północny Krąg Polarny, na parę godzin zatrzymujemy się w Sandvik na wysepce Grimsey i tutaj nieoczekiwanie składa nam wizytę Neptun, by dokonać obrządku chrztu. Odtąd nie będzie już Mariusza, Piotra i Cezarego (#111), a tylko Wał Błękitny, Narwał i Kaszalot. Neptun, gdy dowiedział się o upodobaniach kulinarnych Brata Cezarego (#111) nadał mu dodatkowo przydomek „PROWANSAL”. Na kursie Wyspy Owcze. Odbieramy ostrzeżenie o sztormie i postanawiamy schronić się w Vags Port, na najbardziej południowej wyspie archipelagu. 15 lipca stajemy w Lerwick, skąd następnego dnia ruszamy do norweskiego Tananger. Tutaj w 1959 roku, wracając z Reykjaviku, zawiął *WITEŻ II*. Mały, przytulny port, w którym dokonujemy przedostatniej już wymiany załogi. Do Szczecina coraz bliżej, jeszcze tylko zawiąnięcie do Kristiansand, ostatnia wymiana załogi w Friderikshaven, Kopenhaga, Sassnitz i 29 lipca o 20:45 stajemy w Świnoujściu. Basen Północny pęka w szwach od cumujących jachtów i tylko dzięki Markowi Słabemu z Polskiej Fundacji Morskiej, stajemy przy kei, którą dla nas zarezerwował. Pierwsi goście, powitania, pierwsze wywiady. Jeszcze noc w Trzebieży i 1 sierpnia o 13:00 podchodzimy do nabrzeża przy Wałach Chrobrego. Witają nas przedstawiciele władz, przyjaciele, rodziny, media. Składam Wiceprezydentowi Miasta Elżbiecie Masojuć meldunek o powrocie z wyprawy. I to już jest koniec. Choć tak naprawdę Wyprawa wciąż trwa. 15 września otwarta została w Zamku Książąt Pomorskich wystawa porejsowa. Wciąż padają pytania, kiedy i dokąd następnym rejs? W odpowiedzi na informację o kwiatkach dla rybaków z *BRDY* Wojtek Seńków - były rybak ze świnoujskiej *ODRY* napisał: „dziękuję Wam za ten wieniec, zróbmy wszystko by w tym miejscu znalazła się tablica poświęcona naszym rybakom, którzy zginęli na Morzu Północnym”. Może więc w następnym rejsie popłyniemy do Hanstholm?

Maciej Krzeptowski (#80)



## OPOWIEŚCI Z MÓRZ DALEKICH



### STS „FRYDERYK Chopin”

#### – Podróż No 2/2009

#### udział w regatach Tall Ship's Races Baltic 2009

#### Zapís podróży

Tegoroczne Tall Ship's Races (Balic) 2009 wiodły na trasie Gdynia–Saint Petersburg–Turku–Kłajpeda i trwały od 3 lipca do 5 sierpnia 2009 r. Wzięło w nich udział 101 jednostek z 17 krajów z ponad 2500 żeglarzy na pokładzie.

Znowu zanotowano wzrost liczby uczestników. Dynamiczny rozwój tych regat wynika z wielu czynników. Organizują je Anglicy ze stowarzyszenia Sail Training International. Mają duże doświadczenie i zaufanie partnerów. Miastom portowym bardzo zależy na utrzymaniu prawa goszczenia wielkich żaglowców. Jest to bowiem ogromna promocja regionu i spodziewany zysk z setek tysięcy, a czasem nawet milionów turystów. Armatorzy chętnie posyłają swoje statki na te regaty, bo jest gdzie się pokazać, dobrze zareklamować, a wszystko to po niewielkich kosztach „wpisowego”. Biorące udział żaglowce zwalniane są w czasie tej wielkiej imprezy z wszelkich opłat portowych.

Żeglarze się radują, bo poza emocjami regat i wspianym widowiskiem, porty są dla nich życzliwe. Wolni od opłat komunikacyjnych, wstępów do muzeów, biorą udział w wielu sportowych zmaganiach i imprezach integracyjnych. Są zapraszani na rozmaite „crew party” i biorą udział w wielkim żeglarskim festynie.

Często na etapie „cruise in company” kapitanowie dokonują wymian załogi. Można więc poznać obyczaje panujące pod innymi banderami i nauczyć się wielu ciekawych rzeczy, zawrzeć nowe przyjaźnie.

Od lat standard bałtyckich regat jest podobny. Odbywają się w lipcu, trwają miesiąc, a statki odwiedzają cztery porty. Z pierwszego portu załogi startują do I etapu wyścigu, z drugiego portu biorą udział w żegludze „towarzystwej” gdzie często odwiedza się porty podrózne i wymienia załogi szkolne, a z trzeciego do czwartego portu jest znowu emocjonująca regatowa walka o zwycięstwo.

W ostatnim czasie regaty wielkich żaglowców podzielono na regiony. Statki Morza Śródziemnego nie miały ochoty płynąć na Bałtyk i odwrotnie, flota Europy Północnej nie chciała płynąć aż na Morze Śródziemne aby się tam ścigać. Za daleko i za drogo. Teraz są dwa akweny regatowe, ale czas jest tak dobrany, że „ściganci”, jeśli tylko zapragną i się pospieszą, mogą być na obu dorocznych regatach.

Opócz tego, jeszcze przy szczególnych rocznicach, mamy duże regaty jak np. w 1992 roku „COLUMBUS Tall Ship's Races zorganizowane z okazji 500 lecia odkrycia Ameryki przez Krzysztofa Kolumba, w których wzięli udział wszyscy co mają kawałek pokładu i szmaty na kiju.

W tym roku Polska była licznie reprezentowana. Z największych jednostek klasy A i B na starcie w Gdyni stały się „Dar Młodzieży”, „Fryderyk Chopin”, „Pogoria”, „Aleksander Głowacki” i „Zawisza Czarny”. Do tego jeszcze liczna reprezentacja mniejszych jachtów.

Załoga STS „Fryderyk Chopin” liczyła 100 osób, w dwóch etapach, z wymianą w Tallinie.

Do tegorocznych regat włączono dwa dla atrakcyjne porty: St.Petersburg i Kłajpedę. Wszyscy byliśmy ciekawi jak to wypadnie. Piękny St.Petersburg ma wiele do zaoferowania, zaś

# OPOWIEŚCI Z MÓRZ DALEKICH



## STS „FRYDERYK Chopin” – Podróż No 2/2009... c.d.

Ciąg dalszy ze strony 7

Kłajpeda, która bierze udział po raz pierwszy, jest nam wszystkim bardzo bliska, gdyż nasi żeglarze często tam biesiadują.

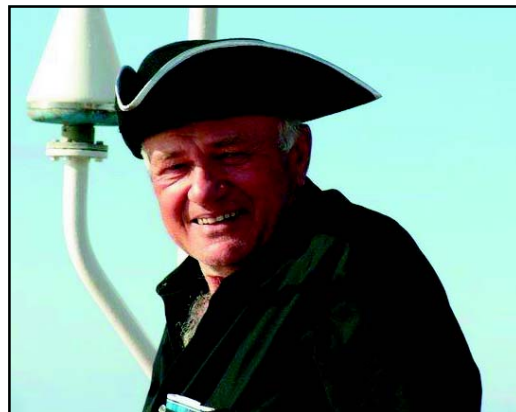
W lutym, na kilka miesięcy przed startem do regat, odbyło się w Gdyni spotkanie wszystkich zainteresowanych stron. Jego celem było poznać stan przygotowań i uzgodnić szczegóły. Relacja Gdyni wypadła dobrze, podobnie jak i informacja kapitana portu Turku. Litwini byli pełni obaw, gdyż nie mieli zabezpieczenia finansowego, a Rosjanie spotkanie olali. Na ich deklaracje czekaliśmy wszyscy, gdyż było wiele pytań dotyczących wiz i innych spraw, na które nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi.

### Gdynia

Do przyjęcia floty uczestniczącej w regatach Gdynia przygotowała się solidnie. Pięknie wyremontowano nabrzeże Prezydenta, zbudowano nowe pawilony handlowe. Pogoda dopisała, frekwencja również. Szacunkowo zwiedziło statki i rejon ich postoju około dwa i pół miliona osób (dane wg UM Gdynia). W Hotelu Nadmorskim odbyło się spotkanie kapitanów na „captain's dinner”. Prezydent miasta, Wojciech Szczurek powitał gości bardzo sympatycznym wystąpieniem, orkiestra grała doskonale i miała dobrze dobrany repertuar. Jedzenie było smaczne, trunki dobre, a obsługa elegancka i sprawna. Wypadło znakomicie. Podobnie oceniono „party załogowe” na którym nie żałowano dobrego jedła i piwa. Załogi statków goszczących w Gdyni uznały organizację zlotu za sprawną, a imprezy towarzyszące za udane. Podkreślano niezwykle sympatyczną atmosferę panującą w czasie całego pobytu.

W sobotę, w kościele Marii Panny odbyła się pożegnalna msza święta w intencji Janki Bielak, wielce zasłużonej dla idei regat wielkich żaglowców. Następnie Jej prochy zostały rozsypane z pokładu STS „Pogoria” na wodach Zatoki Gdańskiej.

**W niedzielę**, w dniu 5 lipca odbyła się na Zatoce Gdańskiej Parada Żaglowców, której towarzyszyła liczna flota jachtów, motorówek, kutrów i tego wszystkiego, co tylko potrafiło utrzymać się na wodzie. Po oddaniu salutu statkowi trybunie „Dar Pomorza” jednostki uczestniczące w regatach wyszły poza Hel, gdzie na otwartej wodzie o godzinie 19:00 odbył się start do I etapu regat na trasie Gdynia – Saint Petersburg o długości ca. 150 Mm. Od mety do stacji pilotowej w Kronsztadu dzieliło nas jeszcze około 110 Mm.



Prognoza pogody przewidywała wiatry przeciwnie około 6 stopni skali Beauforta. Wiał dobry wiatr, żaglowce klasy A wystartowały, jak zwykle, pierwsze.

Widowisko znakomite. Emocje od startu duże. Dwa razy na dobę podawaliśmy przez radio swoje pozycje do Race Control, notując równocześnie pozycje rywali i nanosząc je na mapę. Analizowaliśmy strategię przeciwników i osiągnęliśmy rezultaty.

Po wyjściu na szeroką wodę, zebrano na rufie całą załogę szkolną celem omówienia „alarmu opuszczania statku”, oraz „alarmu przeciwpożarowego”. Przeciwny wiatr tężał, a wszyscy halsowaliśmy na wiatr.

We wtorek, na navtexie, ukazała się porażająca nas informacja: Quote:

*Ud 69 SAR*

*ZCZC UD69*

*PANPAN PANPAN PANPAN*

*MRSC HELSINKI INFO NR 1*

*NR DRIFTING SAILING VESSEL IN WESTERN PART OF GULF OF FINLAND IN POSITION 59-36N 023-15,5E*

*ALL 3 MASTS ARE BROKEN. RIG OVER BOARD 50 PERSONS ON BOARD*

*RESCUE OPERATIN IN PROGRESS*

*VESSELS IN AREA ARE REQUESTED TO KEEP CLEAR*

*NNNN Unquote*

Statek, co stracił wszystkie swoje maszty to była polska „POGORIA”. Połączyliśmy się z Biurem Armatora, gdyż nie można było ze statkiem nawiązać łączności. Zaoferowaliśmy naszą pomoc. Od Dyrektora Biura dowiedzieliśmy się, że mimo ogromnej awarii nie doszło do żadnego wypadku z ludźmi, a nasza pomoc nie jest potrzebna, gdyż w akcję ratowniczą wkroczyły już fińskie służby SAR.

W nocy ze środy na czwartek zrobiliśmy 13 zwrotów na wiatr. Załoga była tak zmęczona, że w przerwach pomiędzy alarmami do żagli nie wdrapywała się na swoje koje. Ścieliła pod pokładem swoimi ciałami wszystkie korytarze.

**Czwartek 09/07/09** – o godzinie 17:26:28 przekroczyliśmy linię mety.

Patrząc na wysiłek i zmęczenie załogi zastanawiałem się nad ewenementem żeglugi pod żaglami. Ludzie płacą za rejs, na którym szarpną się z żaglami do utraty sił. Statek zajmuje jakieś tam mniej prestiżowe miejsce, a tu na mecie etapu euforia, że nie odpuściliśmy, że jednak ukończyliśmy wyścig.

Ponad trzydzieści jednostek wycofało się z regat. Jest to żaloszny bilans świadczący o braku woli walki do końca.

Zrzuciliśmy żagle rejowe i na silniku doszliśmy w piątek o 08:50 na kotwicowisko pod Kronsztadtem. Tam prawie siedem godzin czekaliśmy na pilota.

Czas ten wykorzystany został na portowy klar statku.

### Saint Peterburg – morska stolica Rosji

(Rosja – 141 mln mieszkańców, St. Petersburg 4,5 mln mieszkańców)



**Piątek, 10/07/09** – 15:15 – pilot Igor Czyratiew na burcie, podniesiono kotwicę i na silniku idziemy do portu, gdzie mamy zacumować na prawym brzegu Wielkiej Newy. Zajęło to nam 6 godzin i 40 minut i dało okazję, aby obejrzeć St. Petersburg od strony wody. Port jest rozległy i tradycyjnie wyposażony. Rzuca się w oczy mały ruch statków przy nabrzeżach. Jedyne przystań pasażerska pracuje na pełnych obrotach. Po drodze mijają nas promy i duże statki pasażerskie. Przy nabrzeżach stoją ciekawe jednostki, jak słynny lodołamacz „Krasin” – obecnie statek-muzeum. Na Dużej Newie, już w centrum miasta, na szybkim pontonie, pojawiło się zwaliste chłopisko z obnażonym torssem, podpłynęło pod burtę i gromko krzyknęło do naszego pilota: „**zdać**” – czyli czekać. I tak staliśmy ponad godzinę na prądzie, oczekując dalszych decyzji i debatując kuriozalny folklor. Z jednej strony przybyły z wielu krajów szkolne żaglowce, wszystkie w pełnej gali – a tu, ze strony gospodarzy, wita nas półnagi obrzęp kierujący cumowaniem statków. Po bezsensownym czekaniu polecono nam zacumować do burty holenderskiego „Endracha” po lewej stronie Wielkiej Newy.

Zupełnie gdzie indziej, niż opiewał plan cumowania statków, otrzymano od Rosjan przed startem w Gdyni.

Na odprawę graniczną przybyli liczni mundurowi oficjele. Sprawdzono i zabrano liczne deklaracje przygotowane przez statek i polecono zbiórkę całej załogi na pokładzie rufowym. Oficer straży granicznej w towarzystwie celnika przeszli przez wszystkie pomieszczenia, zapewne szukając ślepych pasażerów.

Potem, każdy z nas, zgodnie z listą załogi, wchodził do salonu, gdzie identyfikowano go z jego paszportem. Luda na Chopinie jest pół setki, więc odprawa trwała i trwała... A załoga, siedząc na rufie, zastanawiała się gdzie spędzić pierwszy wieczór w tak oczekiwanym Petersburgu. Dylemat ten rozwiązał się sam, gdy oficer prowadzący odprawę statku zabrał do biura skrzynkę z naszymi paszportami. Schodząc z pokładu powiedział krótko, nie ma wyjścia na ląd „**zdać**” na paszporty. Wrócili one na statek dopiero następnego dnia około dziesiątej.

I tak, zamiast pić piwo w portowej tawernie, siedzieliśmy na burcie, dyskutując o wyższości krajów Unii Europejskiej nad tymi na wschód od Buga.

Oddając nasze paszporty poradzono nam, aby wykonać kserokopie pierwszych stron i wydać je członkom załogi, gdyż unijne paszporty mają tu, na rynku wtórnym, wysoką cenę i często giną ich właścicielom. Policja akceptuje tego typu dokumenty, ba, nawet zaleca takie postępowanie. Załoga dostała ksera, a paszporty zostały zamknięte w okrętowej kasie.

**Sobota i niedziela** – to dni poświęcone sportowym igrzyskom. Dyscyplin było wiele. Regaty żeglarskie, regaty wiosłowe, piłka wodna, siatkówka plażowa, siłowanie na rękę, przeciąganie liny, tenis stołowy i ruskie „gorodki”. Jako reprezentacja Szczecina zgarneiliśmy 3 puchary. Jedno za pierwsze i dwa za trzecie miejsca.

Załogom udostępniono wolny wstęp do 11 muzeum w zorganizowanych grupach z przewodnikami i autokarami. Każdy statek otrzymał też kilka biletów do Aquaparku.

Po prawej stronie Newy zostały wystawione dwie estrady, na których występowały zespoły wokalne-jazzowe, zaś w poniedziałek, w ostatni dzień pobytu, zaprezentowano na nich wieczór kultury rosyjskiej.

**Sobota, 11/07/09** – wszyscy kapitanowie zostali zaproszeni do Marmurowego Pałacu na „obiad kapitański”. Gospodarzem były władze miasta. Zabrano nas dużą motorówką i przewieziono w pobliże pałacu. Zwróciłem uwagę, że przed bramą stało kilka milicyjnych samochodów. Zapewne dostąpimy zaszczytu i zjemy obiad z premierem Rosji, panem Władimirem Putinem – pomyślałem.

Od ulicy pałac oddziela piękne, kute i wysokie na trzy metry ogrodzenie, ale brama wejściowa była zamknięta. Spytałem stojących w pobliżu milicjantów jak się możemy dostać do wnętrza pałacu. Padła odpowiedź którą już znaliśmy: „**zdać**”.

Tak więc czekaliśmy około kwadransa, aż pokazał się człowiek z kluczem i otworzył potężne wrota. Weszliśmy na dziedziniec, gdzie powitał nas monumentalny pomnik cara Aleksandra III na wielkiej kobyle. Dookoła pusto, ni żywego ducha. Czekamy więc dalej. Po jakimś czasie uchyliły się pałacowe drzwi i wyszła ubrana w strój epoki przystojna niewiasta w towarzystwie równie pięknie ubranego kawalera.

Skojarzyłem ich jako carycę Katarzynę II i polskiego króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. To właśnie Pałac Marmurowy był dożywotnią rezydencją „króla Stasia” po jego abdykacji, gdy dla Katarzyny przyleciał do Saint Petersburga – aż do dnia 12 lutego 1798, kiedy to, jak twierdzą niektórzy historycy, został otruty. Za to wyprawiono mu wspaniałą pogrzeb...  
Zrobiliśmy tej parze kilka zdjęć. I dalej czekaliśmy na otwarcie pałacowych wrót.

Gdy już zostaliśmy wpuszczeni do wnętrza, liczące około setki ludzi grono kapitanów stanęło w holu przed Białą Salą i następnymi zamkniętymi drzwiami. I znowu... czekaliśmy. Tymczasem po drugiej stronie uwijali się kelnerzy nakrywając do stołów. Gdy skończyli, otworzono wejście bez zbędnego słowa „przepraszam”.

Potem już wszystko przebiegało normalnie. Grała orkiestra kameralna, były piękne występy pary baletowej oraz dziewczyna śpiewająca szanty. Zastawa stołowa była królewska, posiłki bardzo smaczne, wina znakomite, obsługa bezbłędna. Rosyjskiego premiera na obiedzie nie było.

Jedną z głównych atrakcji regat są tradycyjne uliczne parady załóg. Jest to okazja, aby się zaprezentować. Zachętą dla rozmaitych pomysłów są nagrody za najciekawszą inscenizację miejskiego przemarszu. Grają orkiestry, a defilada przebierańców budzi radość i ogólną wesołość. Dla mieszkańców miast jest to wielka frajda.

W Saint Petersburgu przemarsz załóg obył się na prawym brzegu Wielkiej Newy. Połączony był z ceremonią wręczenia nagród przez premiera Rosji. Aby publiczność nie dostała się w rejon maskarady, przed paradą podniesiono mosty na Newie, co niewątpliwie zwiększyło bezpieczeństwo notabli. Ci co dotarli przed ołtarze, coś niecoś widzieli. Mnie się nie udało.

Wieczorem, już zupełnie prywatnie, byliśmy na Newskim Prospekcie w kawiarni „Literackiej”, tej, z której Aleksander Puszkina wyszedł na swój ostatni pojedynek. Ciężko ranny zmarł dwa dni później. Ku pamięci tego wydarzenia, w holu kawiarni, jest umieszczona jego, siedząca przy stoliku, figura woskowa.

**Niedziela, 12/07/09** – wieczorem, wraz z Krzysztofem idziemy do Akademickiego Wielkiego Dramatycznego Teatru im. G. A. Towstonowa na balet „Łabędzie Jezioro”. Budynek teatru stary, zabytkowy, w stylu opery wiedeńskiej. Cena biletów – jak pisze na biletach – „umowna”. Nas skasowano po 40 USD.

W czasie spektaklu nie wolno fotografować, nawet bez flasha, ale w przerwie można kupić ładne fotograficzne albumy. Również w przerwie, w kuluarach, serwowano szampana. Krzysztof zaproponował abyśmy się napili. Wyszliśmy z sali do pięknego holu, ale szampana nam nie dano. Był on zarezerwowany wyłącznie dla pasażerów ze statków wycieczkowych. Tym „spod żagli” szampan się już nie należał. Zapachniało brzydko, tak jak i w brudnych toaletach. Ale, oddając sprawiedliwość, spektakl był znakomity.

Wracaliśmy taksówką zamówioną przez naszego oficera łącznikowego. Gdybyśmy sami ją wzięli spod teatru, zapłacilibyśmy przynajmniej podwójnie.

**Poniedziałek, 13/07/09** – ciąg dalszy postoju w Saint Petersburgu. Rano otrzymaliśmy trzy tony paliwa – dar sponsora koncernu paliwowego dla wszystkich żaglowców klasy A.

Przed południem złożył nam wizytę konsul RP pan Andrzej Zawistowski. Jak podają źródła zbliżone do kół dyplomatycznych – upłynęła ona w bardzo sympatycznej atmosferze.

# OPowieści z MÓRZ DALEKICH



SUS „FRYDERYK Chopin” – Podróż No 2/2009... c.d.

Ciąg dalszy ze stron 7–8–9

Po milej wizycie wyciągnąłem rower i przejechałem na cały Newski Prospekt, najśłynniejszą ulicę Rosji. Ruch uliczny jest tu bardzo duży i chaotyczny. Wróciłem cało, co pozwala mi uwierzyć w Opatrzność. W Saint Petersburgu samochody traktują ulice jak rajdowe odcinki specjalne. Dodatkową atrakcją są trąbiące klaksony, wyjące policyjne syreny i śmigające karetki pogotowia. Jest tu sześciopasmowa jezdnia, brak natomiast jakiegokolwiek dróżki rowerowej. Pedalując szybko, czułem się jak zając, którego za chwilę ustrzelą. W rezultacie, umknęło mojej uwadze sporo ciekawych obiektów.

Przechodnie ze zdziwieniem obserwowali moje kolarskie wyczyny, moją samotną walkę o życie. Na całej trasie nie spotkałem ani jednego roweru!

**Poniedziałek, 13/07/09** – po południu, w Instytucie Górniczym odbyła się odprawa kapitanów. Ponieważ Instytut leży po prawej stronie Newy, a kilka statków cumowało po lewej stronie, poprosiłem oficera łącznikowego o transport. Dla ośmiu kapitanów podstawiono małą, czteroosobową motorówkę. Jak wsiadło ośmiu chłopca, to wolna burta ino ciut, ciut wystawała nad wodę. Na motorówce nie było ani koła ratunkowego, ani żadnego pasa. Powoli, ostrożnie popłynęliśmy na drugą stronę Newy. Gdy byliśmy w pół drogi, zobaczyłem mknący na pełnym gazie milicyjny ponton. Robił dużą falę, więc rozeejrzałem się do którego brzegu będzie mi bliżej. Ponton przeleciał koło nas nie zwalniając ani trochę. Sternik czujnie stanął dziobem pod nadchodzącą falę i... udało się. Nie skorzystaliśmy z kąpieli w Wielkiej Newie w mundurowej gali.

**Wtorek, 14/07/09** – 18:00 wyjście z Saint Petersburga do Tallina. Od rana czekanie na odprawę graniczną z zakazem zejścia ze statku. Pogranicznicy przybyli około dziesiątej i do chwili odcumowania obowiązywał już zakaz opuszczenia pokładu. I znowu, jak w domowym areszcie, przesiedzieliśmy na burcie następne osiem godzin. Zaiste, dużym taktem musiały się wykazać załogi, aby nie użyć obraźliwych słów pod adresem gospodarzy. Bezmyślna służba graniczna „ukradła” nam wiele czasu z naszego krótkiego postoju.

A wielka szkoda, bo Saint Petersburg jest pięknym miastem, a nasz krótki postój nie pozwolił nam nawet na ogarnięcie jego urody.

Po tegorocznych doświadczeniach i zebranych krytycznych uwagach, nie sądzę, aby STI zdecydowało się na szybkie, ponowne umieszczenie Saint Petersburga na liście portów goszczących Tall Ship's Races.



Naszym miłym oficerom łącznikowym, Elizie i Tatianie, podarowaliśmy upominki i ładne dyplomy uznania za bardzo sympatyczną współpracę.

1745 – pilot p. Makarow na burcie. 21:15 trawers Kronsztadu, zdano pilota, – kurs na Tallinn. Żegluga na silniku, wiatry 1–2 B zmienne.

Do Tallina rzut beretem. Już w czwartek rano braliśmy portowego pilota.

## Tallin – stolica Estonii i jej największy port

(Estonia – 1,3 mln mieszk.; Tallinn – 390 tys. mieszk.; Rosjanie – 28%)

Do Tallina wchodziliśmy „Fryderykiem Chopinem” po raz drugi. Dwa lata temu w czasie operacji TSR 2007 wymienialiśmy w tym porcie załogę. Port jest uroczy i szalenie sympatyczny. Otrzymaliśmy keję w centrum miasta. Zgodnie z dobrym obyczajem, zaraz po zacumowaniu, otworzyliśmy trap dla zwiedzających. W chwilę później na burcie stawili się dziennikarze. Na drugi dzień ktoś przyniósł gazetę z obszernym artykułem o naszym statku. Gdy pracowaliśmy na rejach pokazała się miejscowa telewizja. Poprosili o kilka wypowiedzi załogi. Zgrabny reportaż był emitowany tego samego dnia w doskonałym czasie, tuż po wieczornym dzienniku. Gdy opuszczaliśmy Tallinn agent pobrał najniższą stawkę za usługę, zaś pozostałe opłaty za pilotaż, nabrzeże, prąd i wodę zostały pokryte przez miasto.

W tym roku ponownie przybyliśmy do Tallina, aby tu wymienić załogę szkolną. Trafiliśmy doskonale, gdyż następnego dnia rozpoczynały się Tallińskie Dni Morza. Impreza młoda, odbywająca się po raz drugi. Otrzymaliśmy świetne miejsce przy nabrzeżu w Basenie Admiralicji i status zaproszonego gościa.

Otworzyliśmy statek dla publiczności. Przed trapez wystawiliśmy naszych zonglerów, co dodatkowo uatrakcyjniło wejście na statek. Zainteresowanie „Fryderykiem Chopinem” było ogromne.

Tallinn jest miastem prawie tysiącletnim, pięknie położonym, pełnym świetnie utrzymanych zabytków. Wpisane na Listę Dziedzictwa Światowego UNESCO liczy obecnie około 400 tys. mieszkańców.

Wchodząc do portu mijają nas liczne wodoloty, promy i duże statki pasażerskie. Ruch jak na Marszałkowskiej. Gdy zapytałem pilota, ilu to turystów przywożą rocznie te statki do Tallina, otrzymałem odpowiedź która mnie zamurowała – **ponad 3,5 miliona!!!**

Prawda jest taka, że miasto to żyje z turystów, ale też potrafi ich przyjąć. Oferuje piękną średniowieczną architekturę, ma dobre muzea (21), mnóstwo galerii sztuki, zapewnia imprezy kulturalne i rozkosze gastronomiczne. Dla amatorów nocnego życia są do dyspozycji liczne dyskoteki i romantyczne night cluby. Wszędzie jest idealnie czysto, a na ulicach ład, spokój i porządek.

Przez cztery dni naszego pobytu nie spostrzegłem ani jednego mundurowego przedstawiciela władzy. Daje to miłe poczucie swobody.

Zwiedzanie Tallina jest łatwe. Miasto posiada zwartą zabudowę, a ciekawe miejsca są blisko siebie. Niezależnie od tego po mieście kursują turystyczne „piętrusie” z wielojęzycznymi przewodnikami. Są też wypożyczalnie rowerów z przewodnikami, można też wypożyczyć elektrycznego „segweya” (jednosobowy transporter elektryczny) lub rowerowego siedmioosobowego „pajaka” z zainstalowaną lodówką. Czy pełną piwa, tego nie udało mi się ustalić.



**Sobota, 18/07/09** – burmistrz miasta, pan Edgard Savisaar zaprosił kapitanów żaglowców na spotkanie do ratusza. Ratusz ten został zbudowany w latach 1371–1374 i jest najstarszym hanzeatyckim ratuszem na świecie. Jego wspaniałe wnętrza zdobią bogate gobeliny, ściennie malowidła i piękne meble. Z wysokiej, smukłej, 64-metrowej wieży ratusza roztacza się widok na całe miasto.

Było sympatycznie i elegancko. Korzystając z okazji, obejrzelśmy niewielkie muzeum umieszczone w ratuszowych podziemiach.

Do jednego z najważniejszych muzeum Tallina należy Estońskie Muzeum Sztuki KUMU, któremu rok temu Europejskie Forum Muzeów przyznało Nagrodę Roku. Ten ogromny, nowoczesny kompleks muzealny został zbudowany zaledwie trzy lata temu i z miejsca zdobył tak prestiżowe wyróżnienie. Mieści się w nim nie tylko muzeum sztuki, ale i pracownice konserwacji zabytków. Wystawia się tu czasowe ekspozycje sztuki nowoczesnej i realizuje imponujący program edukacyjny.

Ciekawe i kształtujące jest również Muzeum Okupacji. Wejście zdobią dwa symbole umieszczone na filarach – czerwona gwiazda i hitlerowska swastyka. Kilka stanowisk audiowizualnych przedstawia mroczne dzieje Estonii. Jest dużo eksponatów z tamtych lat, co stwarza odpowiedni nastrój. Pomniki okupacyjnych wodzów są umieszczone w piwnicy, w drodze do toalety. Nieprzypadkowo – ot, taki śmietnik historii. Dla bliższego poznania okupacyjnej historii Estonii udostępniona jest do zwiedzania była główna kwatera KGB i kazamaty więzienne fortu Patarei.

Chcąc w najkrótszym czasie zobaczyć jak najwięcej, wyciągnąłem swój rower i pogałęm w kierunku zamku Toompea położonym na szczycie góry. Złe się tu jeździ, gdyż na starym mieście królują kocie łby, a teren pagórkowaty. I tak jadąc na górne miasto, aby zobaczyć imponującą katedrę Aleksandra Newskiego i jej wspaniałe ikony, zwałem się z roweru na bruk. Nie zdążyłem się podnieść, jak zatrzymały się wszystkie samochody i kierowcy wyskoczyli z pomocą. Poza potłuczeniami nic mi się nie stało, ale za to miałem okazję przekonać się o dużej wrażliwości mieszkańców.

Pięknie w Tallinn wpisuje się nasza ambasada. Mieści się w samym centrum miasta, w reprezentacyjnym budynku. Na naszego ambasadora, pana Tomasza Chłonia nie czekaliśmy długo. Złożył nam „nieformalną” wizytę już pierwszego dnia postoju sprawiacząc miłą niespodziankę. Zaoferował wszechstronną pomoc i opiekę w osobie radcy ambasady pana Piotra Starzyńskiego. W czasie naszej rozmowy poruszyliśmy sprawę ewentualnych wspólnych rejsów polskiej i estońskiej młodzieży na polskich żaglowcach. Zdaje się, że ten pomysł ma duże szanse realizacji. Estończycy nie posiadają żadnego większego żaglowca, a ich młodzież, jak każda, garnie się pod żagle.

Skorzystaliśmy z mikrobusu ambasady i dzięki temu nasz operator filmowy Bartosz Jurgiewicz mógł zrobić wiele ciekawych ujęć. Kadriorg – letni pałac Katarzyny II, obecnie Estońskie Muzeum Sztuki, letni domek Piotra Wielkiego, port jachtowy w Piryccie zbudowany w 1880 roku z okazji XXII-letniej olimpiady w Moskwie, oraz Pomnik Rusałki. W 1893 roku u wybrzeży Tallina zatonał rosyjski krążownik „Rusałka” z całą załogą. Zginęło wtedy 177 marynarzy.

Jesteśmy bardzo wdzięczni naszej służbie dyplomatycznej za tak miły stosunek do polskich żeglarzy. Jak to dobrze mieć w świecie Przyjaciół.

W ostatnim dniu postoju stawili się na pokładzie jeszcze inni mili goście. W krakowskich strojach zawitała do nas tutejsza Polonia. Było huczno i wesoło. Zorganizowana Polonia liczy w Tallinie około 350 osób.

W dobrym porcie i dobranym towarzystwie czas płynie szybko. Ani żeśmy się obejrzel, jak trzeba się było żegnać z doskonałą załogą I etapu regat i powitać nowych żeglarzy na burcie.

Czas był najwyższy, aby ruszać do fińskiego Turku. Poza miłymi wspomnieniami zabraliśmy ze sobą po butelce doskonałego likieru Vana Tallinn. Nadbałtyckie kraje tego regionu słyną z doskonałych nalewek i likierów.

**Niedziela, 19/07/09** – 06:00 pilot na burcie. Odcumowano z Tallina. 07:10 zdano pilota – kurs do Turku. Wiatry wschodnie E do SW 3–5.

### Turku – dawna stolica Finlandii

(Finlandia – 5,3 mln mieszkańców – Turku – 175 tys. mieszkańców)

Na trasie z Tallina do Turku, przez dwie doby z nową załogą ćwiczyliśmy pracę przy żaglach. Część ludzi była na żaglowcu po raz pierwszy, a czekał nas drugi odcinek regatowy z Turku do Klajpedy. Czasu na szkolenie było mało, a więc siłą rzeczy musiało być bardziej intensywne. Wiał świeży wiatr, idealny do pracy przy żaglach.

**Sroda, 22/07/09** – 06:25 trawers latarni morskiej UTO. Dalsza żegluga na silniku, bez pilota, po szkerach Finlandii. Pogoda dopisuje, krajobraz jak na turystycznym folderze.

16:45 – zacumowano prawą burtą w porcie Turku u ujścia żeglownej rzeki Aura za rufą dobrze prezentującego się „Daru Młodzieży”. Cumy odbiera nasz oficer łącznikowy, który już czekał na „Fryderyka Chopina” na nabrzeżu. Sympatyczny gest, już na początku naszego poznania.

Srodek miasta wytycza rzeka. Rosło przez niemal tysiąc lat jako stolica Finlandii. Jest urodziwe i pełne zabytków. Najważniejszy z nich to duże zamczysko z 1280 roku, które swoje najlepsze chwile wspomina gdy rezydowała tu Katarzyna Jagiellonka, żona księcia Jana III. Były to lata wielkiej prosperity, lata handlu i pokoju. Dziś mieści się tu Muzeum Historii Finlandii i jest miejscem prezentacji artystycznych wystaw. W murach tego zamku, przez całe lato, odbywają się turnieje rycerskie, zawody łucznicze i przedstawienia przeznaczone dla działy szkolnej. Taka plenerowa lekcja historii i patriotyzmu.

**Czwartek, 23/07/09** – statek otwarty dla zwiedzających. Wolna od służby załoga zwiedza STX EUROPE/AKERS YARDS SHIPYARD gdzie budoje się największe pasażerskie statki świata. Aktualnie w fazie wykończenia znajdują się dwa siostrzane statki: „Oasis of the Seas” i „Allure of the Seas”. Ich wymiary to LOA 361 m, wysokość 16 pokładów, a zabierają mają 5400 pasażerów i 2000 członków załogi. Ich cena to ponad miliard euro za sztukę.

Finowie, ludzie pomysłowi i pracowici. Znaleźli swoją specjalizację dla przemysłu stoczniowego. Tu rodzą się pasażerskie supergiganty, tu budoje się najlepsze lodołamacze, tu budoje się najwięcej statków ratowniczych. Praca idzie pełną parą i nikt tu nie mówi o kryzysie w przemyśle stoczniowym.

Po południu gościmy honorowego konsula RP pana Jari A.Rastasa z żoną.

Wieczorem, władze miasta wydały na zamku, dla kapitanów wszystkich statków, uroczystą kolację. Przemówienia były krótkie, a jadło smaczne, oparte na tradycyjnej fińskiej kuchni. Przygrywała muzyka dawnych lat. Miło było biesiadować przy dębowych stołach w tak historycznym miejscu.

**Piątek, 24/07/09** – Leje ulewny deszcz. Załoga rusza rano na zawody sportowe, a o 15:00 na paradę. W czasie ceremonii wręczenia nagród, okazuje się że nasza reprezentacja Szczecińska zajmuje I miejsce za najciekawszą inscenizację parady. I znowu radość w obozie. Wieczorem udane Crew Party.

**Sobota, 25/07/09** – postój w Turku. Przez cały dzień statek jest otwarty dla zwiedzających. Wolna załoga bierze udział w autokarowej wycieczce po mieście. Zwiedzamy wspaniałą katedrę pod wezwaniem Marii Panny z 1300 roku i Muzeum Rzemiosła w ocalałej z pożaru w 1827 roku dzielnicy. Wtedy w 8



# OPOWIEŚCI Z MÓRZ DALEKICH



## SOS „FRYDERYK Chopin” – Podróż No 2/2009... c.d.

*Dokończenie ze str. 7-11*

godzin spłonęło  $\frac{3}{4}$  miasta, pozbawiając domów i dobytku około 3500 tysięcy ludzi.

Piękny jest ten skansen dawnych lat z pracującymi warsztatami okresu średniowiecza.

**Niedziela, 26/07/09** – żegnamy gościnne Turku. Zabieramy ze sobą wiele ciekawych spostrzeżeń z kraju dzielnych i życzliwych ludzi.

W południe rzucamy cumy i wychodzimy na ostatni odcinek naszych regat. Do wieczora żeglujemy przez szkery w towarzystwie setek jachtów i łodzi. W ten sposób gospodarze dziękują nam za wizytę. Przed północą jesteśmy znowu przy latarni UTO, gdzie kotwiczymy oczekując na jutrzejszy start do ostatniego odcinka regat. Czas odpoczynku i refleksji.

**Poniedziałek, 27/07/09** – 10:10 – wybrano kotwicę, 11:35 postawiono wszystkie żagle, 12:06 – przekroczono linię startu.

**Wtorek, 28/07/09** – żegluga regatowa, wiatry WSW 2-4

**Środa, 29/07/09** – żegluga regatowa, wiatry WSW 2-4

**Czwartek, 30/07/09** – żegluga regatowa, wiatry słabe, zmienne. 16:00 zamknięto linię mety. Zmieściliśmy się w regulaminowym czasie.

**Piątek, 31/07/09** – 14:20 zacumowaliśmy w silnym szkwaliwym wietrze w wewnętrznym basenie w Kłajpedzie. Na nabrzeżu czekały już na nas nasze dziewczyny – oficerowie łącznikowi. Zabrały listę załogi dla STI i po... odprawie.

### Kłajpeda – jedyny port Litwy

(Litwa – ok. 3,5 mln mieszkańców – Polacy 6,3% Rosjanie 5,1% Kłajpeda ok. 185 tys. mieszk., Rosjanie 28%)

W Kłajpedzie bywałem wielokrotnie na statkach Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego. Moja opinia o tym porcie była zawsze pozytywna – dobrze zorganizowany, sprawny ładunkowo i bezproblemowy. Miasto ładne, schludne i przyjemne. Po przebyciu długiej trasy z Chin miło tu było wyprostować nogi i napić się piwa w sympatycznym bararze.

Teraz statki „o wysokich masztach” – czyli Tall Ship’s gościli tu po raz pierwszy. Byłem ciekawy jak sobie z tym poradzą gospodarze. I nie zawiodłem się. Wykazali się sprawną organizacją i ciepłym przyjęciem wielotysięcznej rzeszy żeglarzy i ogromnej ilości turystów.

Port leży w centrum miasta i posiada bardzo ładny układ pozwalający na cumowanie dużych jednostek po obu stronach nabrzeży. W rezultacie statki stały gromadnie, co było widowiskowe i ułatwiało ich zwiedzanie. A do tego dopisała świetna pogoda.

W tym roku Litwa obchodzi swoje 1000-lecie i zlot wielkich żaglowców doskonale wpisał się w obchody tego wielkiego jubileuszu. Aby zobaczyć to niezwykle zjawisko, do Kłajpedy ściągnęło półtora miliona turystów. Przed trapami statków stały długie kolejki. Dla większości zwiedzających było to ich pierwsze wejście na pokład dużych żaglowców. Byli ciekawi wszystkiego, a my czyniliśmy wszystko, aby tą ciekawość możliwie atrakcyjnie zaspokoić. Z drugiej strony, równie sympatycznie, przyjęli nas gospodarze. Od pierwszej chwili dano nam odczuć, że jesteśmy tu mile widziani. Ludzie uśmiechnięci, życzliwi, a cały port był pełen ciekawych straganów i rozmaitych atrakcji. Było kolorowo, wesoło i radośnie. Ramowy program dnia przewidywał rozliczne imprezy wokalnie-muzyczne, wystawy morskie, promocje książek. Wizytówką Kłajpedy są: Muzeum Morskie, Delfinarium, Muzeum Zamkowe, Muzeum Historii Litwy i Mu-

zeum Kowalstwa. Uczestnicy regat mieli przy zakupie biletów 50% zniżki.

Na kapitanów czekały już zaproszenia burmistrza Rimantasa Taraskiewiciusa na tradycyjny „Captain’s Dinner”. I ta kolacja nie była sztampą. Goszczono nas na terenie dawnego zamku, gdzie postawiono drewniane wiaty. Dobra ciesielska robota. A grała ludowa kapela. Był rytualny „taniec światła” – zapewne tradycją sięgający pogańskich czasów, był koncert na drażonych drewnianych naczyniach i tańce jak na ludowym festynie. Kapitanom zdjęto odciski stóp co mają zdobić jakąś aleję. Pokazanie ludowego folkloru i konwencja „dużego luzu” doskonale zdały egzamin.

**Sobota, 01/08/09** – postój w Kłajpedzie, dzień sportowych zmagania. Po południu parada załóg zakończona rozdaniem nagród na Placu Teatralnym, centralnym miejscu Starego Miasta. W wielu miejscach miasta są rozstawione sceny, na których koncertują rozmaite zespoły. Wieczorem „Crew Party” pod namiotami. Godzinę przed północą wielki fajerwerk sztucznych ogni na niebie.

**Niedziela, 02/08/09** – postój w Kłajpedzie – nadal tłoczno w porcie. Statki otwarte dla publiczności.

11:00 – msza ekumeniczna dla załóg w kościele Marii Panny Królowej Pokoju.

Nas wizytuje prezydent miasta Szczecina, pan Piotr Krzystek. Na „Fryderyku Chopinie” płynęła żeglarska reprezentacja Szczecina. Spotkanie było sympatyczne, a prezydent miasta pokazał że nie boi się chodzić po pokładzie i wszedł na najwyższą reję fokmasztu – trumsła, ponad 35 metrów nad pokładem! Trzeba przyznać, że poszło mu to sprawnie i bez oznak szczególnej emocji. Dostał duże brawa, zwłaszcza, że w czasie spotkania przedstawił ciekawy program wsparcia zachodniopomorskiego żeglarstwa przez Urząd Miasta.

**Poniedziałek, 03/08/09** – c.d. postoju w Kłajpedzie. W porcie pusto, wszystkie znamiona wielkiego festynu usunięte. Wszystko sprzątnięte i pozamiatane.

12:50 odcumowano – parada żaglowców opuszczających Kłajpedę.

Na wyciągniętych w morze falochronach dużo ludzi. Wychodzimy z paradą wantową. Machamy, śpiewamy i trąbimy na pożegnanie.

Było nam tu miło i jak sądzę, niebawem powrócimy.

**Wtorek, 04/08/09** – żegluga pod żaglami i na silniku do Świnoujścia. Pakowanie manatków, klarowanie kabin, mycie wszystkich pomieszczeń, aby przekazać statek nowej załodze bez uwag.

Wszyscy czujemy się trochę nieswojo. Okazuje się, że za kilka godzin się rozstaniemy. Niewiarygodne, gdyż zdawało się, że już tak żeglować będziemy RAZEM do końca świata. Bo, było tak dobrze.

Ostatnia zbiórka załogi na rufie. Wydanie książeczek żeglarskich z wpisaniem rejsem, opinii, paszportów. Przebyłem na tym statku jeden miesiąc i 5 dni. Przeplłynęliśmy 2283 mile, odwiedziliśmy Saint Petersburg, Tallin, Turku i Kłajpedę. A mnie stuknęło 80 lat. Rejs ten miał być w *Realu* już moim ostatnim. Dalże już tylko we snach... Pożegnałem się z załogą, a łza zakręciła mi się w oku.

**A ONA, ta dobra ZAŁOGA** – gromko krzyknęła, że jeszcze nie czas na pożegnania.....

i..... zaśpiewała mi **STO LAT!!**

I to by było na tyle.....

*Andrzej*



*I cóż, że nie ma już białych plam na mapie świata? Że ludzie przemierzili już wszystkie morskie szlaki? Jeszcze teraz są miejsca surowe i puste jak niegdyś, a ślad pozostawiony za statkiem wszędzie przecież niknie od razu. Wprawdzie myśl go utrwali i przekaże, lecz dla tych, którzy przyjdą potem, morze będzie wciąż tak samo nieznanne i obce, a przestrzeń pusta i nietknięta. I można wciąż od nowa odkrywać świat, przeżywając to tak, jak ten, co wyruszył pierwszy.*

*Dariusz Michał Bogucki*

To jest cytat z jednej z książek Darka który mnie osobiście bardzo się podoba.

Berlin 28.09.2001

*Ewa Maria Ślaska*

## WYWIAD

Tego dnia  
wręczono Dariuszowi Boguckiemu  
nagrodę chwały mórz

Otworzyłam oczy  
włączyłam radio  
Usłyszałam młodego dziennikarza

Proszę powiedzieć naszym słuchaczom  
mówił  
kilka słów na temat nieśmiertelności pragnień  
mówił  
i odwiecznej tęsknocie człowieka za wolnością  
mówił  
ale nie za długo  
mówił  
tak na trzydzieści sekund  
mówił

**Owszem  
są**

Zjadłam bułkę i wypłam kawę  
Dziennikarz mówił  
Było zimno  
Dziennikarz mówił  
Jak wściekle zimno musi być na jachcie  
mówił  
który płynie właśnie  
mówił  
do Islandii  
do Grenlandii  
do Winlandii  
mówił  
Na Labrador  
Na Alaskę  
Na Szpicbergen i Ziemię Ognistą  
mówił  
Za północny  
i za południowy  
krąg polarny  
mówił

**Owszem  
zimno**

Dziennikarz pytał dalej

Co pana skłoniło  
pytał  
Co pana pędziło  
pytał  
Co inspirowało  
pytał  
Co z tego zostało  
pytał

Umyłam kubek i strzepnęłam okruchy po bułce  
Na północnych pustkowiach Kanady  
świszczał przenikliwy wiatr  
pędziły sanie zaprzężone w sześć wielkich husky

Zapaliłam papierosa  
traperzy przemierzali lasy  
polując na niedźwiedzie i karibu  
starzy Indianie siedzieli u wylotu wigwamów  
czekając na wielki potlacz

Nakarmiłam kota  
Amundsen szukał Nobilego  
Peary wchodził na statek  
w małym kościele nadano pewnemu chłopcu imię Fridtjof

Zamiotłam podłogę  
ze wszystkich stron nadciągały statki, sanie, balony i samoloty  
faceci w futrzanych kurtkach  
ściskali dłonie Eskimosom

Wyrzuciłam niedopałek do śmieci  
London Cooper Curwood stawiali właśnie słowo the end  
pod marzeniami pokoleń chłopaków  
o prawdziwej męskiej przygodzie

Dziennikarz pytał dalej  
Coś z tego zostało  
pytał

**Owszem  
zostało**

Zawsze tylko dwa słowa  
Mimo to dziennikarz nie dawał za wygraną  
Jest trudno  
mówił  
Jest ciężko  
mówił  
Jest tęsknota  
mówił

Jest niepokój rodziny  
mówił

Za oknem znowu lał deszcz  
postanowiłam upiec ciasto  
przez trzydzieści lat  
piekłam ciasto  
a moja matka czekała na nabrzeżu

Za oknem wiatr obrywał kwiaty pelargonii  
mieszałam mąkę i cukier  
przez trzydzieści lat  
mieszałam mąkę i cukier  
a moja matka czekała na nabrzeżu

Za oknem szare rozbryzgi wody  
dodawałam jajka i masło  
wszystko było białe  
tylko grafiki mojej matki były czarne  
bo moja matka czekała na nabrzeżu

Dziennikarz pytał dalej  
było trudno  
pytał

**Owszem  
trudno**

Zawsze tylko dwa słowa  
Wyłączyłam radio  
Taki był poranek tego dnia  
gdy wręczano Boguckiemu  
nagrodę chwały mórz

Gdy ciasto było gotowe  
zapytałam  
Masz ochotę na kawałek szarlotki  
ku chwale mórz

**Owszem  
mam**

Położyłam ciasto na talerzu  
nalałam mleko do kubka  
i podniosłam go do góry  
jak kieliszek  
Wypijemy powiedziałam  
za dwa słowa:  
**chwałę mórz**

## ETOS MARYNARSKI W ŻYCIU I PRACY KAPITANA KONSTANTEGO MACIEJEWICZA

**Etos** (gr. *ethos* 'obyczaj, zwyczaj') w życiu każdej społeczności określa ogół norm i wartości etycznych, które są ogólnie akceptowane oraz regulują wzajemne relacje poszczególnych członków tej społeczności. Etos marynarski jako zespół wartości, powszechnie przyjętych i akceptowanych przez społeczność marynarską i uczestników kultury morskiej, stanowi zbiór norm, które ustalały się przez wieki i wyznaczały wzorzec osobowy idealnego marynarza oraz kształtowały wzory jego zachowań.

Etos marynarski w dużym stopniu wpływał na tożsamość klasową marynarzy i rybaków morskich – był tym, co odróżniało ich od rolnika czy mieszczanina, określał ogólny styl życia ludzi morza. Jego ślady zachowały się w wielu źródłach, między innymi w średnio-wiecznej i współczesnej literaturze, szantach i kronikach.

Obejmuje on trzy istotne elementy: etos pracy, etos rodziny i etos wartości codziennych oraz związany z nimi sens życia. W współczesnych badaniach problemy te są analizowane w odniesieniu do wykonywanego rodzaju pracy na morzu, stanowiska i typu statku, które warunkują funkcjonowanie w życiu społecznym i rodzinnym oraz poczucie sensu życia i zadowolenia z niego. W ten sposób wyłaniają się określone preferencje i wzory składające się na szeroko rozumiany etos ludzi morza.

Etos pierwszych żeglarzy, dość brutalny i hołdujący wartościom takim jak siła fizyczna, zręczność czy odwaga, z czasem zaczął ewoluować w kierunku wartości wyższych. Z czasów wielkich żaglowców przetrwała opinia, że marynarze to „natury rozwichrzone” nie dające się podporządkować rygorom norm etycznych, odstające od ogółu.

Konstanty Macierewicz tłumaczył swoim wychowankom, że znakomita większość „oraczy i żeńców” nigdy sobie nie uświadomi, że marynarz to taki sam człowiek jak oni, jeśli nawet nie lepszy”.... Ale lepszy nie poprzez zdolność pomniejszania świata oglądanego nieustannie i ciągle na nowo. Lepszy poprzez koszmar codziennego trudu życia i pracy, w warunkach jakże odmiennych od lądowych. Lepszy, bo wypełniony najpiękniejszymi z ludzkich uczuć, wśród których tęsknota jest bodaj najważniejsza.

Własnym przykładem życia rodzinnego, oraz pracy na żaglowcach szkolnych i w szkołach morskich w Tczewie, Gdyni i Szczecinie – uświadamiał swoim uczniom funkcjonowanie podstawowego kanonu marynarskiego, tj. dobra jednostkowego zawierającego się w dobru wspólnym, a dobra partyku-

larnego w dobru powszechnym.. Szkoda, że ta oczywista podstawa egzystencji na żaglowcach i jednostkach morskich jest coraz mniej widoczna współcześnie w życiu społecznym, a w szczególności w polityce, gospodarce i wychowaniu.

Wydaje się, że obecnie częściej niż dawniej zachodzą konflikty między ludźmi, gdyż hierarchia realizowanych dóbr nie odpowiada społecznej preferencji wartości. Ludzie skłonni są przedkładać interes osobisty nad interes ogółu, bo technika, technologia i warunki życia nie zmuszają do wspólnego wysiłku i ofiary. Zdaniem autora tym skażeni są również nasi studenci szczecińskiej Akademii Morskiej, bez wychowania morskiego na lądzie i na żaglowcach, o co tak zabiegali kapitanowie: Tadeusz Ziółkowski, Mamert Stankiewicz i Konstanty Maciejewicz – twórcy zrębów szkolnictwa morskiego w Polsce oraz znanego hasła: „JEST SZKOŁA MUSI BYĆ ŻAGLOWIEC”

Nie jakiś motorowy statek handlowy czy instrumentalny, lecz żaglowiec z rejami, na którym można wychowywać, sprawdzać i kształtować charaktery przyszłych marynarzy nawigatorów, kapitanów na wartościowych ludzi i obywateli.

Z epoki dużych żaglowców przetrwało powiedzenie starych kapitanów: „Każdy idiota może się czegoś nauczyć, ale dopiero rok pływania na rejewcu pokaże z jakiej gliny jesteśmy ulepieni”.<sup>1</sup> Żaglowiec to bezkonkurencyjny instrument do kształtowania charakteru i rozwijania w młodzieży prawdziwego ducha morskiego. Szkunery uważano za coś niewiele lepszego od statków z napędem mechanicznym, ponieważ nie miały żagli rejoych. Doświadczył tego również Maciejewicz jako kadet na carskich żaglowcach rejoych marynarki wojennej „Rynda” i „Wiernyj”, a później jako dowódca na fregacie „Musson”.

Nie zawsze reguły postępowania etycznego na morzu podawane są wprost. Można je jednak odnaleźć w tradycji, zwyczajach, obyczajach i wzorcach osobowych – jeśli takie są i wskazuje się na nie. Nasuwa się pytanie czy w tradycji morskiej naszej Akademii Morskiej przywołuje się jakiś wzorce, przykłady, nazwiska? A przecież taki wzorzec mamy.

Zasady marynarskiej etyki zawodowej umożliwiającej wzajemne zrozumienie i realizację wspólnych celów obowiązującej od zarania żegluga. Są one również podstawowym elemen-

<sup>1</sup> A. Villiers, *Pod żaglami*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1967, s. 19.



tem kultury morskiej, jednak nie tylko tej przejawiającej się w uczości, zamożności, dumie z osiągnięć współczesnej techniki i cywilizacji. Tworzą ją od wielu pokoleń imienni i bezimienni bohaterowie, odkrywcy, żeglarze, kapitanowie, prości marynarze, oraz ci wszyscy, którzy przekazują wiedzę, sztukę, kształtują mowę, stosunki międzyludzkie oraz wychowują – o ile ich praca rozwija w społeczeństwie aktywność w dążeniu do prawdy i bezinteresowny stosunek do otaczających zjawisk.

Owa aktywność i zaangażowanie jako cecha przeciwstawna gnuśności, bierności, lenistwu i wygodnictwu jest chyba najbardziej charakterystyczną cechą Konstantego Maciejewicza. Doskonale wiedział, że zawód marynarza jest bowiem jednym z nielicznych zawodów, gdzie brak autentycznego zaangażowania mści się na człowieku w formie ciągłego niezadowolania, frustracji i degradacji moralnej.

Jednak aby wartości szczególnie cenione na morzu były wzbogacane, lub przynajmniej ochraniane, marynarze powinni posiadać określone cechy osobowości, ponieważ bez zalet charakteru wykonawców nawet najbardziej atrakcyjny zestaw celów nie będzie w pełni zrealizowany. A więc głównym zadaniem wychowania morskiego jest ukształtowanie u przyszłych marynarzach silnego charakteru i rozwinięcia takich cech osobowości, które znamionują dobrego pracownika, dobrego obywatela, dobrego człowieka.

Konstanty Maciejewicz swoim życiem rodzinnym, działalnością zawodową i społeczną dał wzór osobowy dla każdego człowieka, a w szczególności nawigatora morskiego, który powinien być:

– wytrwały, sumienny, obowiązkowy, dokładny, pilny, opanowany, prawdomówny, życzliwy, z poczuciem godności osobistej, szanujący godność innych, odważny, sprawiedliwy, obiektywny; chroniący tradycje i dobro zespołu.

Wymienione zalety charakteru mogą być rozwijane przez całe życie. Wymaga to jednak od człowieka wiele wysiłku i nieustannej pracy nad sobą. Były one na całym świecie starannie kształtowane już od XVII wieku wśród chłopców 12-letnich rozpoczynających pracę na żaglowcach, a następnie poprzez system szkół armatorskich, związkowych, państwowych wojskowych i cywilnych przetrwał do dziś.

Morze to twardy nauczyciel, stawiający ludzką wytrzymałość w obliczu zagrożeń, których do końca nie da się przewidzieć. Szczególnie w czasach wielkich żaglowców, kiedy dodatkowym wyzwaniem stała się i szybkość i wielkość przewozów, konieczność ryzyka i narażanie się na krańcowe niekiedy niebezpieczeństwo. Ówczesni ludzie morza wykształcili w sobie postawę walki i zaradności, przewidywania i przemyślności, (którą śmiało można by nazwać dzisiaj twórczym myśleniem), wyćwiczyli też upór i wytrzymałość, osiągając przy tym mistrzostwo w zawodzie. Wszystko to wytworzyło szczególnie etos pracy, hartu i siły ducha – etos wielkich żaglowców, przypominanie którego może wnieść wiele wartości i w dzisiejszym świecie. Do polskiej floty morskiej i szkolnictwa te wartości w największym stopniu wniósł kapitan Konstanty Maciejewicz.

Z pozoru wydaje się, że etos marynarski Maciejewicza nie dostosowany jest do obecnej rzeczywistości, gdy na morzach i oceanach nie ma już floty żaglowców towarowych a marynarz pływa przez wiele tygodni nie wychodząc nawet na pokład swojego dużego wygodnego statku. Jednak obecnie można zaobserwować nie nadążanie etyki zawodowej za rozwojem techniki i cywilizacji powodujące już widoczne i znane negatywne skutki (ponad 80% wszystkich katastrof morskich jest obecnie z winy człowieka). Pewien udział w tym mają ludzie o niskich kwalifikacjach moralnych.

Zawód marynarza i warunki w jakich jest on wykonywany w istotny sposób związany jest z ciągłym dokonywaniem wyborów również moralnych. Marynarz stale powinien widzieć siebie przez pryzmat innych ludzi. Musi być zdolny do rezygnacji z osobistych satysfakcji na rzecz satysfakcji innych. Troska np. o własne bezpieczeństwo musi wynikać z troski o bezpieczeństwo załogi, a pragnienie własnego sukcesu nie może opierać się na niepowodzeniu innych. Brak solidnej pracy nie może być kompensowany zabiegami na innej płaszczyźnie.

Maciejewicz często mówił: „Trzeba nauczyć się lubić każdą pracę, którą przychodzi nam wykonywać, wtedy lepiej i szybciej staniemy się w niej mistrzami. Nawet ta praca, która na pierwszy rzut oka nie podoba się nam, nie odpowiada naszym oczekiwaniom, jest w stanie dostarczyć wiele satysfakcji. Tylko trzeba umieć ją lubić, a później-później będzie-

my twierdzić, że nie może być nic ciekawszego, nad to co sami robimy”.<sup>2</sup> Taką postawę Maciejewicza niektórzy nazywali „kultem pracy” i pedantycznością. Z łatwością przynajmniej zauważalną przez innych, godził się z nowymi sytuacjami życiowymi. Natychmiast też szukał sposobów na dostosowanie się do nowych warunków.

W odrodzonej Polsce K. Maciejewicz rozpoczął pracę 1.02.1922 jako wychowawca w Szkole Morskiej w Tczewie, ale już po 2. miesiącach mustruje na żaglowiec szkolny „Lwów” w charakterze III oficera. Wówczas jeszcze był dowódcą carskiego okrętu podwodnego zainteresowany morską techniką wojenną, nie był miłośnikiem żaglowców, jednak z uporem i zainteresowaniem szczegółowo poznawał ten stary żaglowiec w każdym calu. Mówiono, że chodząc po pokładzie doskonale wyczuwał, po dźwięku wydawanym przez buty, która deska nadawała się do wymiany. Po miesiącu awansował na stanowisko starszego oficera.

W okresie zimowym głównym jego zajęciem była praca wychowawcza. Jako wychowawca internatu starał się wpoić chłopcom aktywność. Nie tolerował kłamstwa i oceniał to jako wielkie wykroczenie nie godne marynarza. Wiele godzin spędzał z uczniami w salach internatowych, przy pracach bosmańskich.

Wiosną całymi tygodniami przesiadywał na „Lwowie”. Pracował nad utrzymaniem jego zdolności żeglowniczej. Chętnie bierał za sobą uczniów z Tczewa, którzy gotowi byli choćby kilka godzin pracować na żaglowcu. Praca celowa, mawiał przynosząca określone efekty – oto sprawa godna poświęceń. Zwracał zawsze uwagę na estetykę żaglowca.

Nadzorował prace uczniów, instruował, krzyczał, ale i poklepywał po ramieniu, jak praca była dobrze wykonana i coś szeptał na ucho (potrafił przeprosić za to, że przed chwilą się uniósł, nakrzyczał, że pewnie było to niepotrzebne). Toteż uczniowie śpiewali: „Macaju, Macaju, z tobą było nam jak w raj”.

Świadectwem jego doświadczenia i kwalifikacji morskodydaktycznych był najtrudniejszy i chyba najważniejszy w dziejach naszej bandery ośmiomiesięczny rejs z ładunkiem cementu na starym rozsypującym się już „Lwowie” do Brazylii na przełomie lat 1923–1924. Tam dał się poznać nie tylko jako świetny nawigator, ale nade wszystko człowiek po mistrzowsku potrafiący obsługiwać żagle „Lwowa”. Był już zafascynowany żaglami rejoyca i entuzjastą swobodnego pływania na żaglowcu. Był to również efekt morskiego wychowania jakie otrzymał we flocie carskiej, karność, odpowiedzialność, rzetelność, podporządkowania się prawom morza i morskiej nawigacji oraz osobistych cech charakteru w tym owej aktywności, dociekliwości i otwartości. Wykorzystał z powodzeniem te wartości jako wychowawca, dydaktyk i dowódca żaglowców szkolnych „Lwowa”, „Daru Pomorza” i „Zewu Morza”.

Od 01.11.1926 był już kapitanem „Lwowa”, ale w styczniu 1927 roku podjął się przyprowadzić w czasie huraganowego wiatru w Cieśninach Duńskich zakupiony dla Marynarki Wojennej, żaglowiec „Iskra”. Wtedy tylko głos Maciejewicza przebijał się przez przejmujący świst mrozącego ludzi wiatru. Załoga „Iskry” wspomina: „dopóki słyhać głos Macaja wszystko jest w porządku”...

Na cechy charakteru K. Maciejewicza wywarło wpływ patriotyczne i religijne wychowanie rodzinne, wzorce osobowe rodziców, starszego rodzeństwa i krewnych oraz dyscyplina, obowiązkowość i wiedza zdobyta w Połtawskim Piotrkowskim Korpusie Kadetów a następnie w Morskim Korpusie Kadetów w Petersburgu.

W grupie najlepszych kadetów odbywał praktykę na fregacie „Rynda” i „Wierny”. Tam każdy dzień rozpoczynał się gimnastyką polegającą na wycigach przez saling, ponadto 2 razy dziennie podnoszono i opuszczano bramstengi i bramreje... codziennie było też wiosłowanie i żeglowanie na szalupach wyposażonych w żagle.

Po ukończeniu nauki w Morskim Korpusie Kadetów askoczony został awansem na dowódcę żaglowca szkolnego „Musson”, na którym już po miesiącu dobrze manewrował.

Maciejewicz w swojej działalności dydaktycznej wdrażał również ówczesną naczelną zasadę systemu wychowania morskiego polegającą na pełnej dyspozycyjności uczniów. Realizowana ona była poprzez wymogi punktualności, trzeźwości, sprawności intelektualnej i fizycznej, informacji o miej-

Dokończenie na str. 16

<sup>2</sup> M. Koszur, *Kapitan kapitanów*, Glob, Szczecin 1987.

Dokończenie ze str. 14-15

scu pobytu, zaufania i posłuszeństwa. Uważał, że pobyt w Szkole Morskiej i praca na morzu jest swoistą próbą charakteru. Nie wszystkim ta próba odpowiada. Nie godzą się na nią ludzie, którzy pracę w zawodzie marynarza traktują jedynie jako zajęcie o wyższej subiektywnej użyteczności od innych prac. Ludzie tacy nie wnoszą żadnych wartości do zawodu, a tylko obniżają jego rangę.

Uważał, że regulaminy szkolne, dyscyplina, obowiązkowość i punktualność bardzo przydadzą się w późniejszej praktyce we flocie – dowodząc słuszności tych ograniczeń wolności, ażeby późniejszy rytm życia na statkach nie był zaskoczeniem.

Entuzjazm i zaangażowanie Maciejewicza zjednywały mu sympatię i uznanie kolegów kapitanów i dydaktyków. Dzięki temu, do pracy, zwłaszcza w Szczecinie, udało mu się stworzyć wspaniałą zespół dydaktyczny, którego trzon stanowili kapitanowie żeglugi wielkiej. Uczyli wspaniale i wpajali umiłowanie morza. To morze emanowało z nich. Dzięki nim uczniowie zdobywali nie tylko umiejętności zawodowe, ale utwierdzenie w słuszności wyboru zawodu i wybranej drogi życia.

Uczestnicy rejsu dookoła świata na „Darze Pomorza” przez wiele lat należeli do polskiej „elity morskiej”. Każdy oceniając rejs mówił, że „był to ostateczny szlif charakteru, zapewnijający powodzenie, a może i szczęście na całe życie... Zawsze też dodawał: – „to zasługa niezrównanego „Macaja”

Od 10. lat studenci szczecińskiej Akademii Morskiej nie są wychowywani na żaglowcu (nie ma rejsów kandydackich na „Darze Młodzieży”), nie mają też możliwości wcześniejszego sprawdzenia siebie w realnym warunkach morskich będących często źródłem czynników stressogennych, do których należy np. duże obciążenie fizyczne, monotonia pracy, presja czasu, nierytmiczność pracy, zmienność pracy, poczucie osamotnienia, alienacji, zagrożenia, niestabilność warunków życia i choroba morska.

Każdy człowiek posiada jednak określone zasoby osobowościowe, od których w dużym stopniu zależy siła procesu zmagania się z trudnościami. Zależą one od typu psychicznego, zdolności, poziomu edukacji, doświadczeń życiowych i wsparcia społecznego. Na przykładzie opisu cech charakteru K. Maciejewicza można wyodrębnić znane we współczesnej psychologii morskiej wzorcowe zasoby osobowościowe konieczne dla kandydata na nawigatora<sup>3</sup>:

– **Twardość**: cechuje pozytywna wiara w możliwość kontroli sytuacji, wydarzeń, optymizm, wiara w możliwość radzenia sobie w trudnościach. Mechanizm działania twardości na redukcję stresu jest związany z oceną poznawczą potencjalnych zagrożeń, na co składała ciągła aktywność, wiedza i doświadczenie. Taki był K. Maciejewicz gdy w obliczu prawdziwego niebezpieczeństwa zachowywał kamienny spokój i każda jego decyzja była nieomylnie słuszna, jedyna jaką należało powziąć w danych warunkach.

– **Zrozumiałość**: właściwość umożliwiająca nawigatorowi ogarnąć aktualnie działające na niego otoczenie. Dzięki temu można uporządkować docierające informacje i uzyskać przekonanie, że aktualne i przyszłe sytuacje mogą być zrozumiałe.

– **Sterowalność**: to poczucie kompetencji do radzenia sobie z otoczeniem dzięki świadomości dysponowania określonymi środkami, które są pod osobistą kontrolą.

– **Sensowność**: oznacza przekonanie o zasadności i celowości zaangażowania się i celowości inwestowania w swoje życie, co sprawia, że trudna stresowa sytuacja jest spostrzegana jako wyzwanie a nie zagrożenie.

– **Poczucie kontroli**: może być wewnętrzne jako przekonanie o wpływie na bieg wydarzeń, oraz zewnętrzne charakteryzujące przekonanie o niemożności wpływu na zmianę sytuacji stresowej. W tym drugim przypadku brak jest koncentracji na źródle problemu ale na własnych emocjach.

– **Kompetencje społeczne**: związane są z cechami osobowości takimi jak: otwartość, empatyczność, optymizm, zdolność rozumienia innych, pozytywny stosunek do ludzi. Umożliwiają one ekspresję gromadzonych emocji, nie dopuszczając do kumulowania się, korzystanie ze wsparcia społecznie oferowanego w różnej formie przez otoczenie.

– **Siła ego**: to świadomość siebie i poczucie własnej wartości. Wysoka samoświadomość pozwala na bardziej twórcze i efektywne podejście do zaistniałych trudności przy wykorzystaniu własnych kompetencji. Marynarze o niskiej samoświadomości częściej stosują strategię obronnej w oparciu o środki redukujące napięcie emocjonalne (agresja, alkohol, narkotyki, ucieczka, regresja) bez względu na charakter zaistniałych trudności.

Warto jeszcze przytoczyć kilka refleksji Marka Szurawskiego wypowiedzianych z okazji corocznego święta Akademii Morskiej w Gdyni (8 grudnia 2008 roku) na temat nieprzemijających zasad, które przetrwały z czasów wielkich żaglowców, a które Konstancy Maciejewicz stosował w praktyce marynarskiej i w życiu:

- przede wszystkim rób dobrze rzeczy proste;
- manewrując na kapryśnych falach oceanu warto mieć zawsze co najmniej jeden manewr rezerwowego w pogotowiu;
- zawsze wykorzystuj pomyślny wiatr – od razu, bo zmarnowana okazja już się może nie powtórzyć;
- w życiu trzeba szukać szansy, nie bezpieczeństwa – bowiem statek w porcie jest bezpieczny to prawda, ale jego dno i tak przerdzewieje;
- z *morzem nie da się wygrać, można tylko przetrwać*;
- sztuka żeglowania polega na tym, aby przede wszystkim unikać sztormów
- ucz się czytać mowę żywiołów – fal, wiatru, słońca, chmur, gwiazd, nawet morskich ptaków;
- jeśli wpadniesz w jakąś burzę, pamiętaj o zasadzie: „jedna ręka dla siebie, jedna dla statku”
- *jeśli na morzu jesteś pewien pozycji, to sprawdź ją jeszcze raz.*

Zamiast wniosków pozwolę sobie powtórzyć hasło, które zapewne wypowiedzieliby dzisiaj w Szczecinie dawni twórcy polskiego szkolnictwa morskiego: „JEST AKADEMIA MORSKA MUSI BYĆ ŻAGLOWIEC”.

Muszą być korzenie, wzorce, tradycja i wychowanie morskie będące podstawą zawodowych i moralnych kwalifikacji marynarskich nawigatorów.

Dr inż. Jędrzej Porada kpt.ż.w.

„Bractwo Wybrzeża”  
Szczecin, 28.02.2009



## Bracia piszą

Niewiele tego, ale przecież cały czas będąc na morzu też niewiele wymyślę. Sylwester i Nowy Rok 2009 spędziłem na pokładzie s/y Atlantic Adventure (właściwie część na uroczystościach w porcie English Harbour na Antigua). Do maja żeglowałem tymże katamaranem po Karaibach. W połowie maja odpłynąłem z polską załogą na Azory. W Horcie zacumowałem po prawie 19 dniach żeglugi. W tym roku żegluga północnym Atlantykiem nie była łatwa. Po drodze z Karaibów 1/3 czasu wiały wiatry sprzyjające, 1/3 nie było wiatrów, 1/3 były wiatry przeciwnie. Jednym słowem różnie. Teraz stoję (tzn. 17 ruszam na Maderę) na Azorach. W sympatycznej marinie w Praia da Vitoria na wyspie Terceira. W planie dotarcie do Kanarów i powrót na Karaiby.

Ooorrrzzzaaa

Andrzej W. Piotrowski # 69

<sup>3</sup> M. Płopa, *Stres w izolacji morskiej – psychologiczne uwarunkowania*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1996.