

Był koń na „Pogorii”!

Janusz Zbierajewski

Janusz Zbierajewski (ur. 1942) – zawodowy kapitan o przeszłości dziennikarskiej, jedna z najbardziej rozpoznawalnych i cenionych postaci w polskim środowisku żeglarskim. Największe uznanie zdobył jako kapitan prowadzący rejsy z osobami niewidomymi na „Zawiszy Czarnym” w ramach projektu Zobaczć Morze. Harcerski szkuner prowadził także w wyprawie na Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów w Hawanie w 1978 r. oraz w rejsie dookoła świata w 1989 r. (w dwóch etapach azjatyckich). Był trzecim kapitanem „Pogorii”, którą dowodził w 1981 r. i w licznych rejsach w latach 90. „Pierwszym po Bogu” był też na „Zewie Morza” i „Kapitanie Borchardzie”.

Janusz Zbierajewski, nazywany powszechnie „Zbierajem”, zaczął jako dziennikarz. Kapitanem początkowo był hobbystycznie. Dziś w środowisku żeglarskim jest człowiekiem instytucją, bohaterem niezliczonych anegdot, a jego słynny regulamin obowiązuje na co drugim jachcie. To dzięki jego skłonności do żartów mityczna stajnia na „Pogorii” nabrała rzeczywistego wymiaru.

Chociaż kojarzony pan jest z „Zawiszą Czarnym”, „Pogoria” to również ważny etap w pańskiej karierze, panie kapitanie.

Ja jeszcze jestem normalny, jeszcze chodzę po pokładzie na nogach. Gdybym się zaczął unosić, to powiedziałbym załodze, żeby mnie wtedy zabiła deska klozetową, bo to by znaczyło, że „Zbieraj” zgłupiał. Na morzu jestem ze wszystkimi na ty i bardzo dobrze się z tym czuję, więc daruj sobie „pana kapitana”. Jestem Janusz.

Krzysztof! Cała przyjemność po mojej stronie. Zatem, Januszu, na „Pogorię” trafiłeś dość szybko. Jak to się stało?

Byłem trzecim w kolejności kapitanem. Pierwszym był Piotr Bigaj, co było dość przypadkowe. W tamtych czasach stopień jachtowego kapitana żeglugi wielkiej umożliwiał prowadzenie praktycznie wszystkich jednostek żaglowych na wszystkich akwenach. Granicą było 21 me-

trów. Tym różnił się jacht od żaglowca. Dłuższe były tylko „Zew Morza”, „Zawisza Czarny” i „Generał Zaruski”. Miały swoich etatowych kapitanów, a żeby móc je prowadzić, jkżw musiał odbyć staż 2000 mil jako oficer na jachcie powyżej 21 metrów. Potem, gdy zbudowano „Pogorię”, urzędy, które głównie służą do zabrania pływania, czyli Urząd Morski i Polski Związek Żeglarski – mówiąc krótko i obrazowo – dostały sraczki. Jak to? Takie wielkie i ma to prowadzić kapitan jachtowy? PZZ miał stosunkowo najmniej obiekcji, ale Urząd Morski i – o dziwo – Marynarka Wojenna mocno marudziły. Rada w radę ustalili, że tak być nie może. Że „Pogoria” jest za duża, Baranowski ma za małe kwalifikacje i do tego trzeba zawodowca. Wybrali Piotra Bigaję – komandora Marynarki Wojennej, którego mianowano kapitanem, a Baranowski miał być jego zastępcą. Po próbach morskich i kilku krótkich rejsach Bigaj zrezygnował. Pozwolono więc, by kapitanem został Baranowski. A na początku 1981 r. zmieniono przepisy i oprócz stażu oficerskiego wynoszącego 500 godzin trzeba też było uzyskać zgodę Urzędu Morskiego.

Gdy „Pogoria” wracała z Antarktydy, zderzyła się na Łabie z drobnicowcem PLO „Generał Stanisław Popławski”. Izba Morska pozbawiła Baranowskiego na dwa lata patentu, a w tym czasie żaglowiec przeszedł w ręce Polskiego Związku Żeglarskiego. Taką decyzję podjęło Prezydium Rządu po tym, jak NIK sprawdziła, że Radiokomitet w statucie nie ma prowadzenia żeglugi. A jeśli firma państwowa nie ma czegoś w statucie, to nie może się tym zajmować. Radiokomitet nie mógł np. kupić kopalni i fedrować węgla, bo nie miał tego w statucie. PZZ otrzymał więc dość nieoczekiwany prezent, którego nie chciał, a do tego po rejsie na Antarktydę statek był uszkodzony, bez kapitana i bez pieniędzy na remont. Dlatego wzięli mnie jako straż pożarną. Pojechałem do Stoczni Gdańskiej im. Lenina i po remoncie, który trwał dwa i pół miesiąca, od lipca 1981 r. wozłem tę „zardzewiałą szekłę” jako kapitan.

To był twój pierwszy kontakt z „Pogorią”?

Wcześniej nie miałem z nią do czynienia, bo gdy zaczynała pływać, byłem na „Zewie Morza” na Karaibach. Wiedziałem, że jest taki statek,

ale na żywo zobaczyłem go dopiero w Cuxhaven, gdy już miał rozbity dziób po wypadku. „Pogoria” robiła żałosne wrażenie. Bukszpryt zgięty, fokmaszt skrzywiony, reje powyginane. Zresztą były tylko cztery reje, piąta pewnie do dziś leży gdzieś na dnie Łaby. Do Niemiec trafiłem razem z delegacją PZZ, bo w Hamburgu miały być organizowane rejsy czarterowe. Sprawa się oczywiście wysypała. Wróciłem więc na „Pogorii” do Polski jako pasażer, bo mimo tych wszystkich zniszczeń silnik chodził i przecieków nie było. Bez żadnych problemów doszliśmy do Gdańska.

Choć podczas wypadku nie było cię na „Pogorii”, miałeś później okazję dokładnie przeanalizować jego przebieg, bo uczestniczyłeś w rozprawach Izby Morskiej jako przedstawiciel armatora.

To był typowy wypadek wynikający z pomyłki na radarze. Krzysztof Baranowski szedł prawą stroną toru. Tam mniej więcej co pół mili jest pława. Można iść od pławy do pławy, na radarze wszystko widać. I w pewnym momencie jest Mittelrinne – boczny kanał od strony lądu. Na skrzyżowaniu tras pław się nie stawia, więc przez dwukrotną odległość pławy nie było. Krzysztof zrobił błąd. Nie popatrzył na szerszy zakres, tylko cały czas skupiał się na tym minimalnym. A tu pławy nie ma i nie ma. Aż wreszcie zobaczył na radarze echo pławy, ale z lewej strony kreski kursowej. Doszedł do wniosku, że sternik zszedł z kursu w prawo i że zaraz wjadą na mieliznę, bo są ze złej strony toru. Dał więc lewo na burt. Ale się okazało, że to echo to nie była pława, tylko statek.

Izba Morska przypisała kapitanowi „Pogorii” 80 procent winy, a kapitanowi „Generała Stanisława Popławskiego” 20 procent.

Przysłuchiwałem się rozprawie jako przedstawiciel armatora, więc mogłem zabierać głos. W trakcie obrad zdenerwował mnie delegat ministra. Wygłosił płomienne przemówienie, z którego wynikało, że całe zło na morzach świata pochodzi od Baranowskiego, któremu należy przypisać 100 procent winy za zderzenie. Izba ustaliła, że „Pogoria”

w silnej mgłę płynęła z prędkością 6 węzłów. Odpytany na tę okoliczność Krzysztof wyjaśnił, że po jego stronie toru wszystkie statki płynęły z taką prędkością, więc on się dostosował. „Generał Stanisław Popławski” płynął w tej samej mgłę z prędkością 16 węzłów, bo po jego stronie toru wszystkie statki szły z taką prędkością. Delegat zwrócił uwagę na zbyt dużą prędkość „Pogorii”, nie wspomniał natomiast ani słowem o prędkości „Popławskiego”. Dlatego gdy zabrałem głos, przejechałem się po delegacie. Powiedziałem: „Nie wiem, czy pan delegat czytał choć raz międzynarodowe prawo drogi morskiej, ale śmiem twierdzić, że dokładnie przeczytał *W pustyni i w puszczy* i twórczo stosuje teraz zasady Kalego. Jak Baranowski jechać 6 węzłów, to być zły uczynek, a jak kapitan »Popławskiego« jechać 16 węzłów, to być dobry uczynek”. Sędzia i ławnicy pochylili głowy, aby nie było widać, że się śmieją, wszak należy zachować powagę sądu. Z kolei delegat nawet nie próbował ukryć, że mnie nienawidzi.

Prowadziłeś „Pogorię” przez cały sezon w 1981 r.

Tak, wymaganą wówczas zgodę Urzędu Morskiego uzyskałem od ręki, bo wcześniej byłem etatowym kapitanem „Zawiszy” i „Zewu”. Późną jesienią zszedłem na ląd, bo żona była w zaawansowanej ciąży. Wtedy pierwszy raz jako kapitan popłynął Andrzej Marczak, który wcześniej był chiefem. Potem jeszcze był ostatni rejs w sezonie, który zbiegł się w czasie z ostatnim rejsiem „Daru Pomorza”. Ponieważ Gdynia i Kotka w Finlandii to miasta bliźniacze, „Dar” od lat miał zaproszenie do Kotki. Nigdy się jakoś nie składało. Dopiero gdy przyszedł ostatni przed muzealną emeryturą rejs, postanowiono wystać „Dar” do Kotki. I ktoś wpadł na pomysł, żeby „Pogoria” poszła tam jako jacht towarzyszący. To miała być nagroda dla oficerów „Pogorii”, którzy przez całe lato społecznie pływali z młodzieżą z Bractwa Żelaznej Szekli. Zostało kilka wolnych miejsc, więc postanowiono zabrać też dziennikarzy. Ale im bliżej było rejsu, tym instruktorów Bractwa ubywało, a dziennikarzy przybywało. Gdy doszło do tego, że został tylko jeden oficer, a reszta to byli dziennikarze, Andrzej Marczak się wystraszył. Zadzwoił do mnie ówczesny sekretarz generalny Związku Stanisław Tołwiński i poprosił:

„Stary, ratuj! Tylko ty możesz sobie poradzić z tą bandą, bo przecież też jesteś dziennikarzem. Innych kapitanów to oni zjedzą!”. Co było robić? Zgodziłem się, chociaż żona nie była zadowolona. Dała się przekonać tym, że obiecałem przywieźć z Finlandii porcję tzw. suchych pieluch i nieuczulające detergenty dla niemowląt. Ile ja się natłumaczyłem w domu towarowym w Helsinkach, co chcę kupić. W Finlandii mało kto wtedy mówił po angielsku, ja nie mówiłem po fińsku, więc zrobił się szum. Wreszcie z innego domu towarowego ściągnęli ekspedientkę, która trochę rozumiała angielski, i się dogadaliśmy. Gdy wróciliśmy do Polski, Andrzej Marczak podszedł do mnie i powiedział: „Przepraszam cię, ale już nie będę z tobą więcej pływał”. „Bo?” – spytałem. „Nie zrozum mnie źle. Nie chodzi o ciebie. Po prostu już nie chcę pływać z innym kapitanem. Poczuję smak dowodzenia i jako oficer już nie będę pływał. Albo jako kapitan, albo wcale”. Życzyłem mu wszystkiego najlepszego, a on w ten sposób został kapitanem.

W tym pierwszym sezonie pod twoją komendą pływaliście tylko po Bałtyku.

W tygodniowe rejsy zabieraliśmy młodzież z Bractwa Żelaznej Szekli. Wtedy jeszcze wszyscy się wszystkiego bali. Ja też. Nie morza, tylko tych rei. Dziś dolną granicą wieku na żaglowcu jest 15 lat. A wtedy najstarszy chłopak był w tym wieku. W Bractwie Żelaznej Szekli była młodzież od 13. do 15. roku życia. Bombramreja jest na wysokości 30 metrów. To dziewiąte piętro. I ja mam tam postać tych małolatów? Pierwsze, co zrobiłem, gdy jeszcze „Pogoria” stała w stoczni, to wieczorem, kiedy nikt nie widział, sam wlałem na maszt, żeby zobaczyć, czym to grozi. Wlałem, zlałem – niczym nie groziło. Dopiero po paru rejsach zrozumiałem, że to ja jestem trzydziestoparoletni stary zgred. Zapomniał wół, jak cielęciami był. Co ja robiłem w ich wieku na wakacjach? Ano wlałem na drzewa, chociaż mama zabraniała. A teraz to oni są na wakacjach, mają takie wspaniałe drzewo – trzydzieści parę metrów. I nie dość, że nikt nie zabrania, to jeszcze zachęcają. No to wlażymy! Kiedy ta młodzież przyjeżdżała w niedzielę wodolotem z Jastarni po obozie na wioselkach, to co najmniej przez dwie pełne doby

trzeba było ją szkolić. W związku z tym w morze wychodziło się na ogół dopiero we wtorek. A w sobotę, najdalej w niedzielę rano, trzeba było wrócić. No to gdzie przez te cztery dni dojdiesz? Dwa czy trzy razy udało się dojść do Świnoujścia, ale tylko dlatego, że wiatry były sprzyjające. Jeśli widziałem prognozę: „Dwa dni będzie wiało ze wschodu, potem się obróci”, to pod pełnymi żaglami gnałem do Świnoujścia, tam dzień zwiedzania i z zachodnim wiatrem z powrotem. Jeśli prognozy były mniej korzystne, to po prostu kręciliśmy się po morzu.

To w Świnoujściu miałeś zatarg z pogranicznikami?

Rok wcześniej pływałem na „Zewie Morza”, głównie w okolicach Szczecina. Ze wszystkimi się tam znałem, bo rozmawialiśmy na uka-efce. Z wopistami, z celnikami, z kapitanatem. W Świnoujściu odbywała się odprawa graniczna – w rejsach krajowych też trzeba było ją przejść. Zaraz przy wejściu do portu, przy latarni, był budynek WOP-u, a przy nim niska keja – odpowiednia głównie dla kutrów rybackich i jachtów. Jeśli się tam stawało większą jednostką, a jakiś statek przechodził torem wodnym, to fale rzucały kadłub na nabrzeże. Dogadałem się więc z dowództwem WOP-u, że nie będę tam stawał, tylko szedł od razu na docelowe nabrzeże Władysława IV i tam będą mnie odprawiać. Musiałem tylko wcześniej wywołać przez radio kapitanat, bo WOP jedynie prowadził nasłuch – nie mógł się odzywać. Po otrzymaniu informacji ode mnie kapitanat dzwonił do WOP-u i sprawa była załatwiona. Tak było za każdym razem, gdy szedłem „Zewem Morza”. W następnym roku, gdy pływałem na „Pogorii”, mieliśmy powtórzyć ten patent. Wchodzę do Świnoujścia około północy, wcześniej, zaraz przed główkami, wywołałem kapitanat portu. Oni poprosili o chwilę, zadzwonili do WOP-u i wracają z informacją, że wszystko ustalone. „WOP się zgadza, żeby wejść od razu na nabrzeże Władysława IV”. No to idę. Nie ma wiatru, cisza, spokój, powoli płynę na silniku. Minąłem ten punkt odprawy, a tu nagle – bum! – w niebo leci zielona rakietka. Za nią – bum! – druga. Znaczący to ni mniej, ni więcej: „Straż Graniczna, zatrzymać statek!”. Pokazałem w stronę WOP-u gest Kozakiewicza i idę dalej. Przecież nie będę teraz na wstecznym jechał, a poza tym

mam zgodę! Idę dalej, a po stu metrach słyszę jakiś straszliwy ryk. Motorówka WOP-u na całej naprzód płynie prosto na mnie. Zatrzymuje się pięć metrów od rufy, tuż przed wielkim napisem „Pogoria”. Słyszę, jak przez tubę ktoś wrzeszczy: „Nazwa jachtu!”. No to ja też wziąłem tubę, odwróciłem się i krzyknąłem: „Spierdalaj!”. Zapadła cisza. Po chwili motorówka dała całą wstecz i odjechała. Wyglądało na to, że wykonali moje polecenie. Zaccumowaliśmy, a rano po śniadaniu przyjeżdża dwóch poruczników z WOP-u. Pytam się: „Panowie, co to za nocne wygłupy? Jakież rakiety za mną strzelacie, motorówkami ścigacie”. „Głupio wyszło, panie kapitanie. Stał taki ze służby czynnej na straży. Przecież to głupsze, niż ustawa przewiduje. Gdy do mnie zadzwonił kapitanat, wyraziłem zgodę, tak jak się umawialiśmy. Ale nie sądziłem, że pan tak szybko wejdzie do portu. Jeszcze nie zdążyłem przekazać, kiedy dzwoni do mnie żołnierz z tej stróżówki i melduje, że wchodzi jakiś jacht i się nie zgłasza do odprawy. Coś mnie tknęło i spytałem, czy »Pogoria«. Żołnierz mówi, że nie może odczytać, to powiedziałem, żeby zatrzymać”.

A potem nastąpił twój rozbrat z „Pogorią”?

Tak, udałem się na roczny kontrakt do Włoch. Wyjechałem w listopadzie 1981 r., a w grudniu wybuchł stan wojenny. Na „Pogorię” wróciłem dopiero w latach 90., chociaż też nie od razu.

Nie żałujesz, że oddałeś dowodzenie „Pogorią” kapitanowi Marcza-kowi?

Jeśli w tamtych czasach trafił się kontrakt zagraniczny za dolary, to było to jak wygrany los na loterii. Na Zachodzie dostawaliśmy mniej więcej połowę tego co miejscowi. Co z tego, skoro dzięki naszemu kretyńskiemu kursowi dolara przez tydzień zarabiałem tyle co w Polsce przez cały rok. Dlatego bez cienia żalu przekazałem „Pogorię” Marcza-kowi, bo już wiedziałem, że na ten kontrakt pojedę.

A jak to było z tym słynnym koniem?

Wiadomo z historii, że kiedy władza czuje się zagrożona, urządza ludowi igrzyska, aby ten miał jakieś zajęcie i odsunął od siebie głupie pomysły. Za czasów Nerona władza rzucała chrześcijan na pożarcie lwom. W Polsce Ludowej nie dało się tego zrobić. Wprawdzie chrześcijan było pod dostatkiem, ale deficyt lwów był duży. Władza ludowa postanowiła więc odwrócić sytuację i rzucić chrześcijanom lwa na pożarcie. Idealnym lwem okazał się Maciej Szczepański, prezes Radiokomiteu, ksywa „Krwawy Maciek”. Nie cierpieli go w radiu i telewizji, bo wyrzucił z roboty co najmniej kilkaset osób. Nie był również lubiany w Komitecie Centralnym, bo był osobistym przyjacielem Gierka, więc kiedy czegoś potrzebował, podnosił słuchawkę rządowego telefonu i do niego dzwonił, zamiast załatwiać drogą służbową. Świeżo powstała, choć jeszcze formalnie niezarejestrowana „Solidarność” umieściła na tablicy ogłoszeń w telewizji na Woronicza notatkę pod tytułem *Lukusowy jacht prezesa*. Z treści wynikało, że Szczepański za pieniądze Radiokomiteu, czyli nasze, zbudował sobie luksusowy jacht o nazwie „Pogoria”, w którym są marmurowe schody, galeria obrazów Malczewskiego, basen i stajnia dla konia. Następnego dnia te dyrdymały przedrukowała „Trybuna Ludu”, no i było pozamiatane. Był to pierwszy – i jedyny – przypadek, kiedy „Trybuna Ludu” pisała to samo co „Solidarność”. Nigdy więcej to się nie powtórzyło.

Od tej pory naród uwierzył w stajnię. Z tą różnicą, że część narodu powoływała się na autorytet „Solidarności”, a inna część na autorytet „Trybuny Ludu”. Oburzenie było powszechne. Naród zniósł z godnością marmurowe schody, galerię obrazów i basen, ale stajnia dla konia? To już było za dużo! Prasa domagała się sprzedaży tego imperialistycznego wynalazku za granicę, dzięki czemu do Skarbu Państwa wpłyną cenne dewizy. „Pogorię” uratowali wtedy stoczniovcy gdańscy. Ale sprawa stajni ciągnęła się za statkiem długo. Zwłaszcza gdy latem wchodziliśmy do Gdyni, po skwerze Kościuszki szła wieść gminna: „O, płynie jacht prezesa!”. Lato było upalne, turystów mrowie, przy podchodzeniu do nabrzeża asystowało mi parę tysięcy ludzi. Kiedy załoga szkolna się wykრętowała, zaczynały się pytania: „Gdzie jest ta stajnia dla konia?”. „Tu nie ma żadnej stajni”. „Jak to nie ma? Przecież »Solidarność« pisała, że jest”. „Szefem »Solidarności« jest pan Wałęsa. Niech go pan zapyta,

dlaczego jego ludzie piszą bzdury”. „Ale przecież »Trybuna Ludu« pisała, że jest”. „Naczelny »Trybuny« nazywa się Barecki. Urzęduje w Warszawie przy placu Starynkiewicza. Telefon jest w stopce gazety. Niech pan zadzwoni do niego i zapyta, dlaczego organ naczelny Komitetu Centralnego łże”. „A można zobaczyć, co jest pod pokładem?” „Nie, bo załoga wysprzątała statek i czekamy na nową młodzież”. „Musi coś tam być, skoro nie chcecie nas wpuścić!” – padał wniosek.

Czasy były takie, że jeśli parę tysięcy ludzi prosiło cię o coś na ulicy, to lepiej było się zgodzić. No więc dobrze. Kolejka, po trapie, na dziób, zejściówką dziobową na dół, przejście przez cały statek i wyjście schodami rufowymi na pokład. Zeszli, przeszli, wyszli. „Eee, zwykły żaglowiec, nawet dość prymitywny”. „Przecież mówiliśmy”. „To dlaczego »Solidarność« pisała...?” „Pretensje proszę do pana Wałęsy”. „To dlaczego »Trybuna Ludu« pisała...?” „Do pana Bareckiego...” W ten sposób 300 czy 400 osób przekonało się, że żadnej stajni nie ma, ale pozostałe parędziesiąt milionów dalej wierzyło w jej istnienie. I tak było co tydzień, a nawet częściej, bo czasem wchodziliśmy do jakiegoś portu i tam historia się powtarzała.

W każdym porcie to samo?

Ten sam schemat. Któregoś razu, wracając na statek i przeciskając się przez tłum, słyszę, jak jeden niezły przytruty facet mówi do drugiego: „No i ch... Ale jak już była ta stajnia, to po co ją zlikwidowali? Mogłaby se młodzież pojeździć na koniach...”. W dniu 15 lipca 1981 r. przypadała 20. rocznica podniesienia bandery na „Zawiszy Czarnym”. Uroczystości miały się odbyć w Kołobrzegu. Harcerze z CWM [Centrum Wychowania Morskiego ZHP – armator szkunera „Zawisza Czarny” – przyp. KR] namówili mnie, żeby tego dnia też wejść do Kołobrzegu. Dwa żaglowce to zawsze większa atrakcja niż jeden, a poza tym warto, żeby te dwa statki wreszcie się spotkały. Wcześniej nigdy nie stały obok siebie. Wszedłem. „Zawisza” stał zacumowany na honorowym miejscu. Ustawiłem „Pogorię” skromnie za rufą jubilata, żeby go nie przyćmiewać. Kiedy uroczystości się skończyły, wszyscy chcieli koniecznie obejrzeć „luksusowy jacht prezesa”. Tradycyjnie: kolejka, zej-

ście, przejście i wyjście. Trwa to i trwa, kolejka kończy się pod latarnią morską i nie maleje, bo po Kołobrzegu rozniosła się fama, że w porcie jest „jacht prezesa” i można go zwiedzać. Mamy już tego po dziurki w nosie, kombinujemy, jak by tu pod byle pretekstem zwiać, aż tu nagle na nabrzeżu pojawił się fotograf wczasowy z kucykiem zaprzęgniętym do małego wózka. Sadza się dziecko na kucyku, fotka na tle latarni morskiej i pamiątka z Kołobrzegu gotowa. Wpadłem wówczas na szampański pomysł. To znaczy wtedy wydawał mi się szampański, dopiero znacznie później się okazało, że był nie szampański, tylko kretyński. Dałem chłopakom ze stałej załogi krawat z logo Bractwa Żelaznej Szekli i powiedziałem: „Idźcie do tego fotografa, dajcie mu krawat jako prezent od kapitana i poproście, żeby wyprzągnął kucyka i wprowadził go na pokład”.

Już wtedy wiedziałeś, co to *small corruption set*.

Fotograf „zaskoczył” i zaczął wypręgać kuca. Ja w tym czasie zszedłem do kabiny i przebrałem się za „prawdziwego kapitana”: biała czapa z kapustą, lampasy, akselbanty i inne duperele mundurowe. Wziąłem od kucharza garść kostek cukru i wyszedłem na pokład. Burta „Pogorii” stała na wysokości nabrzeża, więc kucyk bez problemu dał się wprowadzić po drewnianym trapie. Przykląkłem na jedno kolano, bo zwierzak był wielkości większego psa, i zacząłem go karmić kostkami cukru, głaszcząc po grzywie drugą ręką. Na „Pogorii” byli akurat dwaj dziennikarze z gdańskiej telewizji: Marek Kański i Michał Dąbrowski. Robili wstawkę do „Dziennika Telewizyjnego” o jubileuszu „Zawiszy”. Nie trzeba im było nic mówić. Marek złapał za kamerę, a Michał podsunął mi „sitko”: „Co robi na pokładzie ten koń, panie kapitanie?”. „Jestem kapitanem »Pogorii« od kilku miesięcy i nigdy nie widziałem żadnego konia – mówię do kamery z twarzą pokerzysty – ale co tydzień na skwerze Kościuszki w Gdyni parę tysięcy ludzi się upiera, że tu jest stajnia. Kazałem więc stałej załodze dokonać dokładnego przeszukania całej jednostki, od zęzy po topy masztów. No i znaleźli! Małe to takie, stało w maszynowni między silnikiem głównym a agregatem. A ponieważ czytałem książkę Gustawa Morcinka *Łysek z pokładu Idy* i wiem,

że to biedne zwierzę oślepto, żyjąc latami w kopalnianych ciemnościach, postanowiłem wyprowadzić konia na pokład. Niech odetchnie świeżym powietrzem i popatrzy na zieleń. Potwierdzam więc, że jest koń na »Pogorii«”.

Załoga tarzwała się ze śmiechu po pokładzie, publiczność na nabrzeżu, Marek i Michał skończyli nagranie. Kilka dni później przyszedł Bohdan Sienkiewicz: „Ale draka! Wystaliśmy to nagranie do Warszawy i tam już były dwa posiedzenia kierownictwa Radiokomitetu, czy to można puścić, bo – wicie, rozumiecie – może to być źle odebrane przez klasę robotniczą”. Po jakimś czasie, o czym dowiedzieliśmy się znacznie później, zapadła decyzja na najwyższym szczeblu, że materiał można puścić, ale tylko w Telewizji Gdańsk, tylko w niedzielę, tylko po południu i tylko w programie „Panorama”. Myśmy o tym nie mieli pojęcia, bo na „Pogorii” nie było telewizora. Ale chłopcy z załogi stałej mieszkający w Trójmieście noce weekendowe spędzali w domach. W poniedziałek rano przyszedł Marek Kleban. Patrzę na niego i widzę, że coś jest nie tak. „Mareczku, co ci się stało?” – wykazałem się obłudną troską. „Ten naród zginie z powodu braku poczucia humoru” – warknął Marek. „Jestem w stanie przyznać ci rację – powiedziałem – ale z czego to wnosisz?” „Bo wczoraj w »Panoramie« puścili ten nasz wygłup z Kołobrzegu. Wyszło fantastycznie. Tarzaliśmy się z Bożeną na kanapie ze śmiechu. A dzisiaj wychodzę rano do roboty, dorwała mnie na klatce schodowej sąsiadka. I z pretensjami: »Panie Kleban, co żeś mnie pan robił w konia na temat konia? Jak to nie ma? Sama widziałam. W telewizji pokazywali. Jest koń na *Pogorii*!»”.

Odnoszę wrażenie, że ta historia ma jeszcze epilog.

Minęły lata. „Pogoria” już była w STAP-ie. Na jesieni któregoś roku zapadła decyzja, że doroczne zebranie odbędzie się w Helu. W czasie wieczornej imprezy, kiedy rozmowy zeszły na temat „Pogorii”, jedna z kapitańskich żon zapytała mnie, czy to prawda, że wprowadziłem na pokład konia. Gdy potwierdziłem, okazało się, że większość kapitanów nie zna tej historii. Poproszony – opowiedziałem. A wtedy świętej pamięci Zbyszek Pieńkawa ku memu zaskoczeniu stwierdził: „Wiesz, gdyby cię

wtedy dorwał Choreń, toby cię udusił własnymi rękami”. „Dlaczego i za co? Nigdy z Zygmuntem nie mieliśmy nawet najmniejszej sprzeczki”. Zbyszek opowiedział mi dalszy ciąg tej historii. Otóż Zygmunt Choreń miał znajomą panią profesor jednej z gdańskich uczelni. Była to osoba dostojna, pochodząca z dobrego domu z fortepianem, maniery nienaganne, „fhancuski perfek”. Przy okazji jakiegoś spotkania pani profesor zapytała: „Panie Zygmuncie, wszyscy mówią o stajni dla konia na »Pogorii«. Czy pan tam projektował jakąś stajnię?”. „Ależ, pani profesor, to są jakieś idiotyczne plotki. Na »Pogorii« nie było, nie ma i nie będzie żadnej stajni”. „Dziękuję” – powiedziała ze zrozumieniem pani profesor. Odtąd kiedy rozmowy towarzyskie schodziły na jacht prezesa, odbywało się w tym stylu: „Droga Basiu, ja znam osobiście pana Chorenia i on mnie zapewniał, że tam nie ma żadnej stajni”. „Ależ, droga Krysiu, przecież pisali, że jest”. I tak w kółko. Nikt nie miał innych argumentów niż: „Bo tak!”. Po jakimś czasie pani profesor znów spotkała Chorenia i powiedziała: „Panie Zygmuncie, ja mówię wszystkim, że na »Pogorii« nie ma stajni, a wszyscy się upierają, że jest. Czy pan może mi dać słowo honoru?”. Choreń oczywiście dał słowo. „Na »Pogorii« nie było, nie ma i nie będzie żadnej stajni”. „Dziękuję, wierzę panu” – odparła pani profesor. To było w sobotę. A w niedzielę włączyła telewizor i zobaczyła, jak kapitan Zbierajewski karmi konia na „Pogorii”. W poniedziałek pani stanęła w progu pracowni, przeszła Chorenia wzrokiem takim, że słynny wzrok Bazyliuszka mógłby być uznany co najwyżej za czułe spojrzenie pełne miłości, i wycodziła przez zaciśnięte zęby: „Panie Zygmuncie, na nikim w życiu tak się nie zawiodłam jak na panu”. Po czym trzasnęła drzwiami. Cóż, nie dziwię się Zygmunтови. Ja też bym w tej sytuacji chciał udusić Zbierajewskiego.

Dobrze, że nie wszedłeś wtedy w drogę inżynierowi Choreniowi. Dzięki temu w pełni formy mogłeś wrócić na „Pogorię”.

Lata 90. to były już inne czasy. Armatorzy zlikwidowali etat kapitana. Co rejs, to statek prowadził ktoś inny. Byłem jednym z ostatnich etatowych kapitanów „Pogorii”. Potem jeszcze tylko Andrzej Marczak miał etat. Teraz z etatowej załogi zostali mechanicy, bosmani i kucharze,

a kapitan brany jest z łapanki. To wywołało pewien pęd do prowadzenia „Pogorii”. Znalazło się sporo chętnych do tego, żeby móc powiedzieć: „Prowadziłem »Pogorię«”. A że groziło to śmiercią lub kalectwem, to już inna sprawa. Było dużo ludzi, którym się wydawało, że umieją tym manewrować. To dlatego wyszedł w końcu wewnętrzny przepis, że przed wejściem i wyjściem z portu należy obowiązkowo zrzucić ponton i używać go jako steru strumieniowego na dziobie i rufie. Potem STAP przestał się już certolić i wydał polecenie, że kapitan ma nie manewrować. Manewruje mechanik. Z jednej strony to dobrze, bo mechanicy mają manewry w małym palcu, ale to wbrew sztuce i regułom morskim. Chociaż że tak jest bezpieczniej, to się zgadzam.

Nie spieszyło ci się na stare śmieci.

Fakt, nie wróciłem na „Pogorię” od razu, gdy przejęła ją Gdyńska Fundacja Żeglarska. W 1993 r. statek dostał zaproszenie do Stanów Zjednoczonych. Strona amerykańska miała zapłacić za jego przyptknięcie 60 tysięcy dolarów. Na tamte czasy ogromne pieniądze. Mało tego, Amerykanom tak zależało, by „Pogoria” przyptnęła, że od razu zapłacili 10 tysięcy dolarów zadatku. W Fundacji pytają, czy bym nie poprowadził „Pogorii” w tym rejsie. Mówię, że bardzo chętnie. Rozmawialiśmy tak sobie dłuższą chwilę, w końcu zapytałem: „No dobra, ale ile za to płacicie?”. „Trzysta dolarów”. „Miesięcznie?” – dociekałem. „Nie, za całość”. „No to chyba was pogięło. Jeśli na »Pogorii« będziecie chcieli zrobić rejs dla dzieci z domu dziecka, to ja pierwszy będę pracować za darmo. Wsiadam w samochód i jestem w Gdyni, nawet za paliwo nie będę chciał zwrotu. Ale mówicie, że za rejs dostajecie sześćdziesiąt tysięcy dolarów i chcecie mi za dwa miesiące odpowiedzialności za statek i przeprowadzenie go przez północny Atlantyk zapłacić trzysta dolarów? Spadajcie!” Nie popłynąłem. Wtedy było nas ze 20 kapitanów z uprawnieniami na duże żaglowce. Wiem od kumpli, że wszyscy odmawiali. W końcu ktoś się zgodził, ale tylko dlatego, że się z żoną pokłócił i powiedział, że mu wszystko jedno za ile, byle dalej od niej.

Później jednak przeprosiłeś się z „Pogorią”.

Tak, pływałem jeszcze wiele razy. Pamiętam rejs, gdy Toyota Motor Poland wynajęła „Pogorię” na trzy dni, żeby zrobić atrakcyjną konferencję dla dziennikarzy motoryzacyjnych. Wzięli mnie, żebym to poprowadził. Pojechałem z żoną, było paru menedżerów z Toyoty i dziennikarze. Płyniemy na silniku, bo stan morza zero, siła wiatru zero, pełne słońce i dym z papierosa do góry leci. Dojechaliśmy do Rønne na Bornholmie, tam staliśmy półtorej doby. Wracamy i jest dalej ta sama pogoda. Dalej „na patefonie”. No i zaczęły się narzekania: „Cholera, jesteśmy na żaglowcu, a nie płyniemy pod żaglami”. „Chcecie? Proszę bardzo”. W kilkunastu chłopa postawiliśmy żagle, ale przecież nic nie wieje. Jak dam silnik naprzód, to żagle rejowe będą oparte o maszty. No to ja po cichutku pój wstecz. Żagle się pięknie wydeły, kilku fotoreporterów wsiadło na ponton, reszta dała im swoje aparaty i z daleka porobili cudowne zdjęcia. „Pogoria” pod pełnymi żaglami, wszystko wydełe, jak należy. Tylko że jeśli ktoś się na tym zna, to od razu zobaczy, że coś na zdjęciach jest nie tak. Kilwater jest przed dziobem, a nie za rufą! Taka to była sesja.

Ile rejsów prowadziłeś na „Pogorii”?

Kilkadziesiąt.

Zdarzało ci się dowodzić „Pogorią” w regatach?

Tak, ale dla mnie to żadne emocje. Czy ja wyglądam na faceta, któremu się spieszy? Jeśli komuś się spieszy, to trzeba być kompletnym idiotą, żeby wsiadać na statek żaglowy. Lepszy jest odrzutowiec. W regatach na „Pogorii” startowałem bez większych osiągnięć. Chociaż raz miałem sukces, bo wygrałem z „Kaliakrą”. Ona jest dużo szybsza, bo „Pogoria” jako pierwsza z serii ma wadę. Jej pawęż rufowa jest mocno zanurzona, więc kilwater ma szerokość półtora metra i rufa ciągnie wodę za sobą. Już w „Iskrze” Choreń to poprawił, a „Kaliakra” ma w ogóle całą pawęż nad wodą, tylko kil zanurzony jest w wodzie. W związku z tym na każdym kursie „Kaliakra” spokojnie „Pogorię” wyprzedza. To były regaty z A Coruñi do Southampton. Nic nie wiało, cisza. Kapitan

„Kaliakry” postanowił zrobić wszystkich w konia i nie szedł „na szagę” przez Biskaje, tylko ruszył szukać wiatru przy brzegu. Wiedział, że tam rano i wieczorem będzie miał bryzę. I rzeczywiście – długo prowadził, aż wreszcie po paru dniach to nam w końcu przywiało, a jemu „w mordę”, tak że został z tyłu. Wygrałem więc z „Kaliakrą”, ale to tylko dzięki temu, że on popełnił błąd, a nie dlatego, że to ja jestem taki dobry. Co drugi głupi ma szczęście, a ja mam, bo jestem parzysty głupi.

Bez nadmiernej skromności. Szczęściu trzeba czasem pomóc.

Innym razem podczas regat postanowiłem zrobić numer. Pod Brestem jest taka wyspa Belle-Île. Właśnie ją optywaliśmy, kiedy minęła godzina ósma, czyli moment, kiedy raportuje się swoje pozycje do dyrekcji regat. Mówię do „Gafla”, który był bosmanem i prowadził komunikację radiową: „Stary, podaj, że jesteśmy nie przed wyspą, tylko za nią, w cieśninie”. Pomyślałem, że przy takich odległościach trzy mile w tę czy w tamtą stronę różnicy nie zrobią. On tak podał, no i zrobił się szum. Potem w Southampton wszyscy kapitanowie mnie pytali: „Dlaczego poszedłeś przez tę cieśninę? Przecież to dalej”. Ja mówię: „Jak to dlaczego? Przecież tam jest najlepsza plaża nudystek! Chciałem sobie popatrzeć przez lornetkę”.

Słynny regulamin „Zbieraja” na „Pogorii” też funkcjonuje?

Tylko gdy tam jestem. Regulamin wisi już na kilku jachtach. Właściciele pytali mnie, czy się zgodzę, żeby to sobie wygrawerowali i powiesili w mesie.

Kiedy on powstał?

To był proces. Powstał ze 20 lat temu albo więcej. Całe życie wnerwiała mnie biurokracja robiona dla biurokracji. Rozumiem, że życie jest skomplikowane i pewne rzeczy muszą być uregulowane na piśmie, natomiast regulowanie wszystkiego jest bezsensowne. Zwłaszcza na statkach. Armatorzy uwielbiają wprowadzać nowe regulaminy, których

nigdy nie potrafię przeczytać do końca, bo na drugiej stronie zasypiam. Wymyśliłem więc regulamin, który obowiązuje, sprawdza się i wszyscy go znają na pamięć, bo ma tylko trzy paragrafy. Paragraf pierwszy: ma być bezpiecznie. Paragraf drugi: ma być miło. Paragraf trzeci: koniec regulaminu. Łatwo zapamiętać, więc oszczędzamy na papierze.

To na „Pogorii” miałeś okazję ponarzekać na służbę zdrowia Jej Królewskiej Mości?

Staliśmy na „tolszipach”, jeszcze pod nazwą Cutty Sark, w Portsmouth. W rejsie brała udział córka Andrzeja Makacewicza – Kaja. To było już w porcie, schodziła z koi i skręciła nogę. Zadzwoniliśmy po pogotowie – przyjechały ze trzy karetki. Dziewczyna kuśtykała, chcieliśmy ją wyprowadzić, ale nie. Zabronili, bo była pod opieką służby zdrowia Jej Królewskiej Mości. Zapakowali ją na nosze, targali chyba w ośmiu. Nie mogli wytaszczyć, bo woda była niska i po trapie się nie dało. Żurawikami ją trzeba było wyładować. W końcu wsadzili Kaję do karetki i odwieźli do szpitala. Na szczęście był w załodze młody lekarz, Leszek, świeżo po akademii medycznej. Posłałem go razem z Kają do tego szpitala, a sam z czystym sumieniem udałem się na drugą stronę kanału na pokład HMS „Warrior” na uroczyste przyjęcie kapitańskie. Gospodarzem był burmistrz Portsmouth wspólnie z Drugim Lordem Admiralicji. Zadęcie, że ho, ho. Około północy zrobiło się nudno, więc wyszedłem po angielsku. Wróciłem na „Pogorię” i zapytałem wachtowego, jak się czuje Kaja. Naiwnie myślałem, że pytam retorycznie. A tu się okazało, że Leszek z Kają jeszcze siedzą na korytarzu szpitalnym i żaden medyczny pies z kulawą nogą się nimi nie zainteresował. Dostałem lekkiej piany na pysku. Już chciałem wracać na HMS „Warrior”, dorwać się do mikrofonu i w męskich słowach zagrozić, że jeśli *lord mayor* nie spowoduje, że w jego szpitalu jakiś doktor natychmiast zajmie się moją załogantką, to zaapeluję do wszystkich kapitanów o bojkot wielkiej parady w cieśninie Solent. Draka byłaby jak stąd do Murmańska. Angoli uratował telefon od Leszka, który oświadczył, że lekarze właśnie obejrzeli Kaję. Stwierdzili, że jest dobrze, i zapisali okłady z altacetu. Leszek sam opatrzył Kaję, a potem się okazało, że nie ma karetki, aby ich

odwieźć na „Pogorię”. Na szczęście przed wyjazdem dałem im z kasy okrętowej 20 funtów, więc mogli wrócić taksówką. Jaki z tego morał? Lepiej nie narzekać na naszą służbę zdrowia, bo może być jeszcze gorzej, choć wydaje się to niemożliwe.

Ile najszybciej płynąłeś „Pogorią”?

16 węzłów, co mogę potwierdzić zdjęciami. Byliśmy w Londonderry, a ja musiałem wyjść z portu, wiedząc że jest jedenastka na zewnątrz. Londonderry leży nad rzeką, nad którą zbudowano most łukowy. „Pogoria” mogła tam wejść tylko przy niskiej wodzie syzygijnej. Wszedłem, stałem trzy dni i niska woda właśnie się kończyła. Gdybym nie wyszedł, utknąłbym w porcie na kolejne dwa tygodnie – do następnej syzygii. Dlatego musiałem wyjść w morze. Wiało, ale nie było wysokiej fali. Szliśmy tylko na dwóch marsłach i rozwinęliśmy prędkość 16 węzłów.

Wolisz pływać z młodzieżą czy z dorosłymi?

Te rejsy dla dorosłych z wolnego naboru nazywam wczasami pod żaglami. Jestem przeciwnikiem określenia tego mianem szkolenia czy wychowania morskiego. Bo to nie jest prawda. Jakie to wychowanie morskie młodzieży, jeśli większość załogi szkolnej to ludzie powyżej czterdziestki? Mnie jest wszystko jedno, ma być bezpiecznie i miło. Dlatego wyznaję zasadę, że jeśli płynie młodzież, to się ją goni po rejach, a gdy starsi, to kilku ochotników stawia żagle, a reszta odpoczywa.

Jakim żaglowcem jest „Pogoria”?

Pod względem nautycznym „Pogoria” jest na drugim miejscu, zaraz po „Chopinie”. Oczywiście jeśli pominąć świętej morskiej pamięci „Zew Morza”, który był nie do pobicia. Natomiast pod względem atmosfery towarzyskiej dla mnie wszędzie jest tak samo, ponieważ atmosfera zależy głównie od kapitana. Żeby kapitan trzy razy przysięgał na Biblię i dzieła zebrane Marksa, że się nie będzie wtrącał i wpływał na atmosferę, to tego nie dotrzyma. Bo nawet jeśli się zamknie w ka-

binie i nie będzie wychodził, to też będzie to miało wpływ na załogę. Wszyscy będą się zastanawiać, dlaczego tak robi, i szukać przyczyny. Ja nie miałem nigdy problemu z dogadaniem się z załogą. Jestem na ty z gośćmi po osiemdziesiątce i z szesnastolatkami. Jak trzeba, to opieprzę, jak trzeba, to pochwalę. Nawiasem mówiąc, na każdym spotkaniu ze mną, w klubie czy szkole, pada pytanie o moje największe osiągnięcie. I widzę te ciekawe oczy wpatrzone we mnie, wyczekujące opowieści o tym, jak brałem Horn trzy razy lewą burtą, o tych wywrotkach na Oceanie Południowym. A ja wtedy mówię szczerze: „Powiem wam prawdę, ale uprzedzam, zrozumieją to tylko ci, którzy pływali po morzu. Ci, którzy nie pływali, pomyślą, że starszemu panu coś się popieprzyło. Otóż najdłuższy rejs z jedną załogą, to było sześć miesięcy. Rejsów dwu-, trzy-, czteromiesięcznych nie zliczę. I moim największym osiągnięciem jest to, że po tym rejsie impreza pożegnalna trwała do rana, wszyscy lecieli ze sobą »na niedźwiadka«, wymieniali adresy, telefony, nikt na nikogo się nie obraził i nie można się było rozstać. To jest prawdziwe osiągnięcie. A czy ten Horn wziętem lewą, czy prawą burtą – co to za różnica?”.