

Ulepieni z tej samej gliny

Maciej Krzeptowski



s/y MARIA

Trałują pojedynczo lub w tuckę, łowią okrężnicą, wydają lub wybierają sieci stawne, czarne i czerwone chorągiewki, rybackie nawigacyjne światła... nieraz naprawdę trudno się w tym połapać. Nic więc dziwnego, że żeglarze unikają rybaków, zresztą z wzajemnością, bo gdy o ich kursie decyduje ryba, tak o kursie jachtu decyduje wiatr, a poza tym nigdy tak do końca nie wiadomo, kto w każdym przypadku jest

za sterem. Zupełnie inaczej jest w porcie. Ileż to razy, gdy nie było gdzie zacumować, słyszeliśmy z jakiegoś kutra przyjazne zaproszenie, by stanąć *alongside*, jakże często na nasz pokład trafiały, jako prezenty, cudowne świeże dorsze, makrele, śledzie i łososie. Nasi „starsi bracia” lubią nas, my żywimy szacunek dla ich ciężkiej pracy, łączy nas jakaś niepisana więź wynikająca z bliskiego obcowania z morzem.

SPOTKANIA NA DALEKICH WODACH

Druga połowa ubiegłego wieku była dla polskich rybaków i żeglarzy okresem szczególnym. Gdy oni odkrywali łowiska północno-zachodniego Atlantyku, Afryki, Peru i Antarktyki, my rozpoczęliśmy nasze pierwsze wielkie oceaniczne wyprawy. Bywało, że wpływając do egzotycznych portów, spotykaliśmy statki rybackie noszące na rufie biało-czerwoną

banderę. W tym czasie, kiedy o zasobności kasy jachtowej decydowały ograniczone przydziały dewiz, trafić na polskiego rybaka oznaczało los wygrany na loterii. Kąpiel, pranie, wizyta u statkowego lekarza, paliwo, remonty, zaopatrzenie w żywność, nocne Polaków rozmowy... Wielu żeglarzy w swoich książkowych wspomnieniach z rejsów dość często opisywało spotkania z rybakami, za to rybacy na ogół

Statki handlowe spotykane w morzu na ogół nie przysparzają żeglarzom specjalnych problemów, najczęściej płyną prosto i z określoną szybkością. Zupełnie inaczej jest z rybakami, którzy płyną tam, gdzie jest ryba, czyli wszędzie, i w poszukiwaniu ławic potrafią w sposób najbardziej nieoczekiwany zmieniać kurs.

nie pisali o tym wcale, uważając za rzecz całkowicie normalną podarowanie komuś paliwa czy żywności. Jerzy Pisz, który w roku 1974 płynął na *Marli* przez Pacyfik, ładnie i ciepło napisał: *Czym były dla nas polskie statki bazujące w Callao? Niełatwo odpowiedzieć, mogłaby wyjść cikliwa laurka. Pięć statków i wielu ludzi, którzy nigdy nie dali nam odczuć, że jesteśmy intruzami. A przecież mogli być zmęczeni, w złym nastroju, po prostu mogli mieć wszystkiego dosyć...* Nie byłbym zdziwiony, gdybyśmy przy którejś tam kolejnej wizycie usłyszeli: „Panowie, śpięprzajcie!” A jednak ci zagonieni ludzie znajdowali czas i zrozumienie dla naszych kłopotów. I to było cenne. Równie cenne jak pomoc, której nam nie szczędzili. Za tę cierpliwość i serce, dzięki. Łudek Mączka wspomina po swojemu: Wychodząc „Marią” z Kapsztadu, przepływałem koło polskiego trawlera, z którego wachtowny stojący na skrzydle mostka zapytał, ile mi za to płacą. Odpowiedziałem, że sam finansuję swoje pływanie. Na to usłyszałem największy w moim życiu komplement: „Panie, toś pan jeszcze głupszy niż rybacy!” Zrozumiałem wtedy, że jesteśmy ulepieni z podobnej, a może nawet z tej samej gliny.

WSPÓLNE KORZENIE

Wielu rybaków zaczynało pod żaglami swoje morskie pływania, inni na odwrót, najpierw trafiali na statki rybackie. Profesor Zbigniew Kabata, rybak i później światowej sławy parazytolog, pływał przed wojną na *Zawiszy Czarnym*. Gabriel Groch i Juliusz Hebel, późniejsi dyrektorzy wielkich rybackich przedsięwzięć, w roku 1957 prowadzili historyczną wyprawę do Narviku na

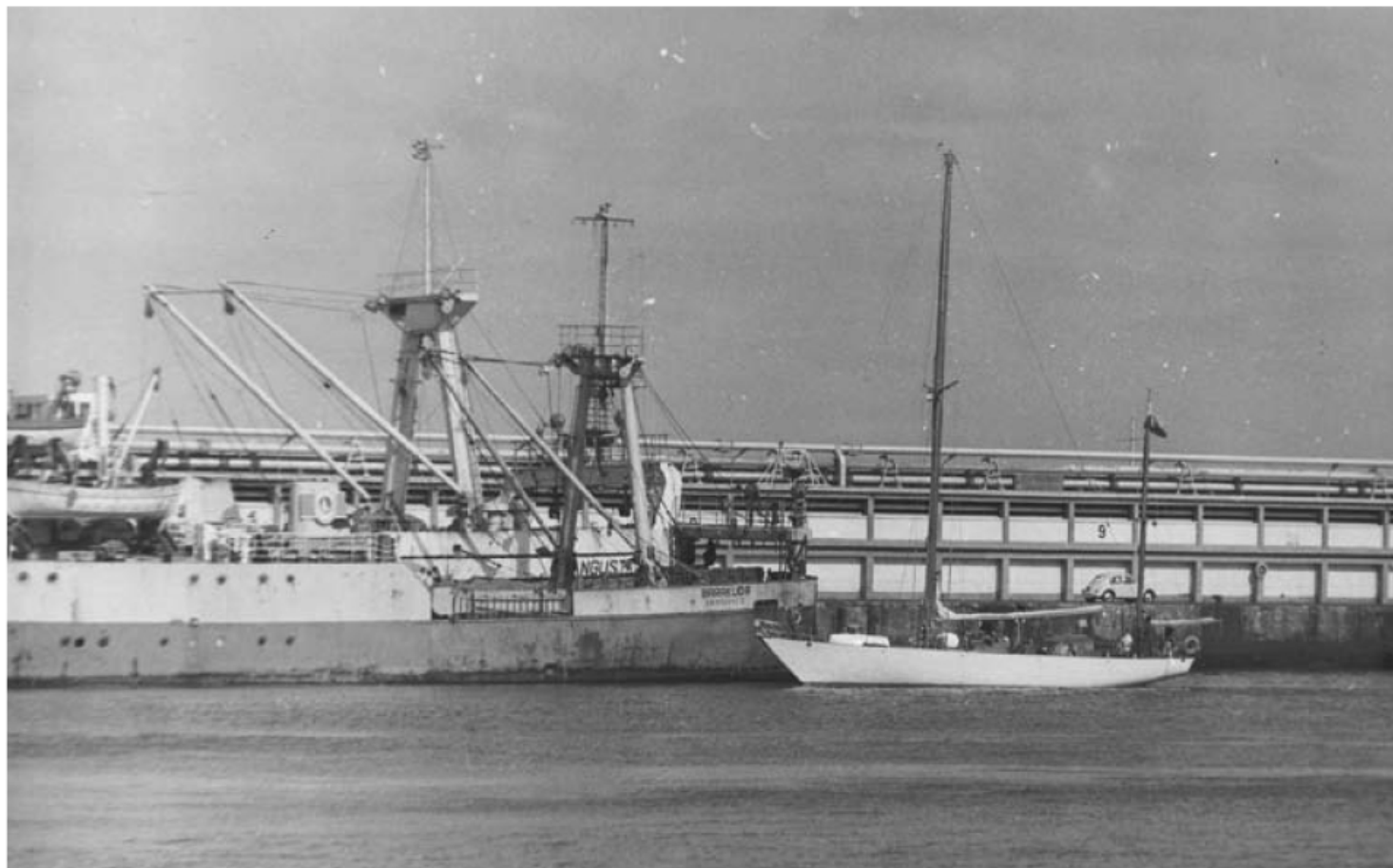
jachtach *Zew Morza* i *M. Zaruski* (tak się ten jacht wtedy nazywał!). Leonid Teliga nim zbudował *Opty*, poławiał ryby u wybrzeży północno-zachodniej Afryki na trawlerze *Wigry*. Opowiada Zbyszek Karnicki, który był technologiem na *Albakorze*: *Prowadziliśmy połowy dennie i sieci często darły się na zaczepach. Dla naszego kapitana Żurka był to tak silny stres, że w końcu nerwy mu puściły i postanowił oddać się płciodolnym „ćwiczeniom relaksacyjnym”. W tym czasie na łowiących obok *Wigrach* Teliga był rybakiem i przy okazji zbierał materiały do cyklu reportaży. Albakora była pierwszym trawlerem rufowym w „Odrze”, więc Leonid chciał zobaczyć, jak wygląda praca na takim statku. Gdy przypłynął szalupą, przy trapie powitał go kapitan i natychmiast zaprosił do swojej kabiny, proponując uczestnictwo w relaksacji. Za jakiś*

czas, gdy idąc na mostek, przechodziłem obok kabiny kapitańskiej, usłyszałem skierowany do mnie okrzyk kapitana: „Ty, wróbel, chodź no, popatrz, ten facet mówi pięcioma językami!” Oczywiście chodziło o naszego gościa. Za dwa dni, gdy znów znalazłem się w okolicy mostka, usłyszałem: „Ty, wróbel chodź popatrz, ten facet mówi już tylko dwoma językami!” Kapitan Żurek był w jak najlepszej formie, za to Leonid był wyraźnie zmęczony. Możliwe, że jedną z przyczyn jego wyczerpania był twardy jak marszpikeł wskazujący palec, którym kapitan zwykł poszturchiwać swojego rozmówcę, by podtrzymać jego gasnącą uwagę. Wiele lat później, gdy czytałem Teligi „Trawlerem do Afryki”, nie znalazłem tam ani słowa o jego udziale w rybackim relaksie, a przecież była to bardzo ciekawa i pouczająca historia. Pięć lat później Teliga kończący swój

wokółziemski rejs na *Opty* wszedł do Dakaru i natychmiast wpadł w ręce załogi *Emilli Glerczak* – statku Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu. Gdy żeglarz wyszedł już ze szpitala, do Dakaru zawinęło *Wleczno* z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Wkrótce na statku pojawił się Teliga. Przesiadaliśmy na pokładzie całymi nocami, kambuz pracował pod upodobania gościa, który snuł wspomnienia przerywane, niestety zbyt często, prośbą o mocnego lub sporta. Jurek Porębski, który również uczestniczył w tym rejsie napisał piosenkę „Skąd się tu wzięłeś, biały żeglarzu...”. Rejs *Opty* trwał nieco ponad dwa lata, rejs *Marli* lat jedenaście! Nic więc dziwnego, że z rybackich opowieści o spotkaniach z Ludomirem Mączką można by stworzyć oddzielną książkę.



Spotkanie żeglarzy z S/Y DAR BIELSKA z rybakami na m/t GOPŁO w Las Palmas fot: W. Seńków



S/y DAR SZCZECINA burta w burtę z rybackimi trawlerami w Las Palmas

fot: M. Krzeptowski

O LUDKU MĄCZCE

W 1974 r. na dalmorowskim trawlerze *Cetus* bazującym w Callao kapitanem był Zbigniew Dzwonkowski, który wspomina, jak poznał Ludka: Któregoś dnia wachtowy powiadomił mnie, że na statek przyszedł „jakiś Polak”. To był Ludek. Zjedliśmy w mesie obiad, później przeszliśmy do mojego salonu na kawę i kieliszek wina. Dowiedziałem się, że stoi Maria w La Punta Yacht Club Peruano. Nie skarżył się, ale wyczułem, że z postojem ma jakieś kłopoty. Następnego dnia obaj z oficerem wbiliśmy się w mundury i w towarzystwie naszego agenta

pojechaliśmy do klubu. Siedzieliśmy przy drinku, kiedy podszedł do nas komandor, zaczęliśmy rozmowę, zaprosiłem go wraz z małżonką na statek, na niedzielny obiad. Od tego momentu senior Ludomir zaczął być w klubie inaczej traktowany. Wyszliśmy w morze i gdy po kilku tygodniach wróciliśmy, na Marii wystawionej na brzeg trwały prace malarskie. Jestem miłośnikiem koni, Ludek sporo jeździł konno, wspominał swoje wyprawy do Mongolii i Afryki, miał dużą wiedzę i dar opowiadania, nic więc dziwnego, że nasze pogawranki ciągnęły się nieraz długo w noc. Ostatni raz widzieliśmy

się z Ludkiem w połowie lutego 1975 roku w morzu. Łowiliśmy na północ od Callao, „Maria” szła w kierunku Galapagos. Trzy długie sygnały syreny i odpowiedź rożka mgłowego... Później przyszło od Ludka kilka kartek pocztowych z różnych miejsc i różnych lat...

O postoju Marii w Kapsztadzie opowiada Włodek Przysiecki – rybak-elektryk, także kapitan jachtowy: Przyleciałem na Kniazika z podmianą pod koniec kwietnia 1982 roku. Gdy dowiedziałem się, że w porcie jest Maria, natychmiast poszedłem w odwiedziny. Widać było, że i jacht, i armator są już zmęczeni

wieloletnią podróżą. Ludek pracował w stoczni, by podreperować stan kasy jachtowej, później zaczął chorować. Oddałem go w ręce lekarza statkowego, który zajął się nim na tyle skutecznie, że gdy w dniu 22 maja przyszliśmy na jacht z pięknie przygotowanym przez kucharza urodzinowym półmiskiem, jubilat okazał się na tyle zdrowy, że w jednej chwili zjadł prawie cały poczęstunek! Obecni na przyjęciu państwo Świechowscy postanowili zabrać nas do siebie, by kontynuować miły wieczór i wtedy okazało się, że garderoba Ludka zupełnie nie nadaje się do reprezentacji.

Pobiegłem na statek i przyniosłem swój komplet khaki, wreszcie było OK. Na tym spotkaniu ustalono, że pozostający bez pracy Ludek mógłby naprawić komuś ciekący dach i w ten sposób zarobić parę randów. Gdy następnego dnia rozpoczęły się prace, zaraz na samym początku popełniono podstawowy błąd i poczęstowano Ludka szklaneczką wina. Natychmiast okazało się, że dekarz miał łączyć po dachach, woli być kiperem i na tym skończyła się jego praca zarobkowa w branży budowlanej. Z Kapsztadu Maria ruszyła w kierunku Montevideo. W załodze oprócz Ludka był jeszcze Fritz Enichmaier grający na trąbce w kapsztadzkiej filharmonii. Na południe od brazylijskich wysepek Martin Vaz doszło do niecodziennego spotkania. Wspomni na kapitan Mieczysław Jędraszak: Płynęliśmy Hajdukiem na łowiska falklandzkie. Rano na pustym oceanie wachtowy wypatrzył jakiś punkt, który nie był statkiem. Kazałem zmienić kurs i wkrótce okazało się, że to jacht, który niesie na bezanmaszcie polską banderę, a na rufie Maria i „Szczecin”! To Mączka! Dałem sygnał syreną, na pokład jachtu

wyskoczyło dwóch ludzi, jeden sięgnął po trąbkę i zagrał wspaniałego marsza. Morze było spokojne, stanęliśmy w dryfie, oni zrzucili żagle. Rozmawialiśmy przez ukaefkę, Ludek wypytywał o Szczecin, nie potrzebowali jedzenia, bo zostali dobrze zaopatrzeni przez nasze statki rybackie w Kapsztadzie. Na pożegnanie znów usłyszeliśmy piękny marsz. Dałszy sygnał syreną, odpowiedział nam rożek mgłowy i za rufą zniknął mały, dzielny jacht, który opłynął świat.

CIENKA CZERWONA LINIA

Wojtek Seńków, mistrz z przetwórnictwa Gopla, spotkał w Las Palmas żeglarzy, którzy przyплыли tam na Darze Bielska: Jacht wszedł do portu krótko po nas i wieczorem mieliśmy już gości na pokładzie. Przeszli ciężki sztorm na Biskajach i tutaj chcieli doprowadzić wszystko do porządku. Poszukiwali 300-litrowych beczek na paliwo, które obiecała im stojąca obok rosyjska baza. Nasi mechanicy beczki znaleźli, Rosjanie je napełnili i ustawili na pokładzie Gopla. Jacht miał nad ranem podejść po cichu pod naszą burtę i paliwo

zabrać. Tymczasem żeglarze, plując wieczorem za cudem uratowane życie, wzniesli o kilka toastów za dużo i na statku pojawili się dopiero koło południa. Za późno, bo celnicy już dawno wstali! Wieczorem wychodziliśmy na łowisko i jedynym rozwiązaniem było dokonać przeładunku w morzu. Jak to zrobić bez wielkich odbijaczy, przecież jacht roztrzaska się o naszą burtę! Wpadliśmy na pomysł, by z dała od ludzkich oczu, powiązane razem beczki zwodować (przecież paliwo jest lżejsze od wody!), a później żeglarze niech już sobie z tym radzą. Tak też zrobiliśmy. Wczesnym popołudniem Dar Bielska wyszedł w morze, my kilka godzin za nim. Do beczek dołączyłem kilka grubych, białych worków foliowych, do których włożyłem zamrożone kalmary i parę butelek schłodzonego piwa. Gdy ich wyprzedziliśmy, zepchnęliśmy wszystko do wody. Worki doskonale pełniły rolę pławek sygnalizacyjnych. Widać było, jak chłopcy gimnastykują się z upiornie ciężkim ładunkiem. Później już przez radio dostaliśmy wiadomość, że operacja skończyła się pomyślnie. Wojtek Zawadzki był chłefem w maszyni i stał z awarią w Valparaiso, kiedy wszedł tam Zawisza Czarny: Żeglarze mieli jakiś problem z toaletą próżniową. Nowa, właśnie zakupiona nie chciała działać, potrzebny był elektryk. Mam sentyment do żagli, bo zanim zostałem rybakiem, pływałem po Jeziorze Charzykowskim. W Szkole Morskiej w Gdyni ścigał się szalupami na trasie Gdynia – Sopot – Gdynia. Kiedyś Instruktor zaprowadził nas do basenu jachtowego i pokazał mały jachcik, przy którym krzątał się jakiś facet. Okazało się, że to był Teliga, który wybierał się w rejs dooko-



Ludek Maczka z przyjaciółmi żegna wychodzącego w morze z Montevideo TAZARA

fot: M. Krzeptowski

ła świata. Przeżyliśmy szok, bo z jednej strony my – wielka nauka, praktyki, zaliczenia, egzaminy, a z drugiej strony – mała łupinka i jeden człowiek... Na Zawiszę poszliśmy z Antkiem Stepaniukiem, elektrykiem. Pierwszą spotkaną osobą był Mieczysław Wachowski – znana postać. Czułem, że Antek zaraz coś wywinie i rzeczywiście, usłyszałem: „Ja to pana skądś znam.” Wachowski odparł: „Może z telewizji?”. Na co Antek: „Chyba nie, bo ja mam za mały ekran!” Awarię udało się usunąć, żeglarze miło nas podejmowali, dowiedzieliśmy się od nich, że pływają dookoła Hornu, aby jak najwięcej ludzi mogło to zaliczyć. Z mojego punktu widzenia nie ma to sensu. Jeśli wynika z założonej trasy i nie można tego uniknąć, to w porządku. Ale płynąć po to, by zaliczyć, to już nie jest żeglarstwo,

a zwykły biznes. Wieloletnie pływanie nauczyło mnie, by niebezpieczeństwu schodzić z drogi. Kilkakrotnie miałem pożar w maszynie, topiłem się na Kaczawie, wiem, jak cienka jest marynarska czerwona linia...

JAK ŻEGLARZ Z RYBAKIEM

Regułą w spotkaniach rybaków i żeglarzy było, że jedna strona, wiadomo która, brała, a druga dawała. Opowiadanie kapitana Leona Skelnika przypomina wyjątkową sytuację, która tylko potwierdza regułę: Żuławy to był mój statek, od początku, od stoczni. W 1980 roku wieźliśmy na Wyspę Króla Jerzego V Wyprawę Antarktyczną. Po odebraniu ryb ze statków przy Georgii Południowej poszliśmy po ładunek na Falklandy. Tutaj w Port Stanley spotkaliśmy Pogorię, w załodze której był

Dariusz Bogucki. Darek w wielkiej sali kinowej na spotkaniu z załogą opowiadał o swoich rejsach polarnych. Gdy usłyszał, że przygotowujemy się do podmiany samolotowej i właśnie jesteśmy w trakcie szycia wielkich worów żeglarskich, doznał olśnienia: „Przecież ja mam dla was igły do maszyny, wiem, że zawsze ich brakuje”. Miał rację, worki szyliśmy ręcznie!

Są jeszcze dziesiątki takich wspomnień, w których powtarza się podobny scenariusz osnuty wokół braterstwa ludzi morza: Otago, Copernicus, Zew Morza, Dar Szczecina, Narcyz, Nord IV, Mazurek, Miranda, Gedania... W styczniu 2000 r. w Montevideo po raz ostatni doszło do spotkania polskiego statku rybackiego i polskiego jachtu z dala od kraju. Opowiada kapitan Marian Kosmowski: Bonito, którym dowodziłem, stał na doku

w stoczni Tsacos i tu dostałem wiadomość, że w marinie za miastem zacumowała Maria. Natychmiast tam pojechaliśmy i rzeczywiście to był Ludek! Mieli płacić za postój jakieś horrendalne sumy, wiadomo Urugwaj, więc postanowiłem, że przeprowadzimy ich do naszej stoczni. Dzięki znajomościom uzyskałem zgodę na postój w basenie obok. Następnego dnia Maria stanęła niedaleko nas i teraz już mogliśmy cieszyć się prawie stałą obecnością znakomitego żeglarza i jego załogi. Zostali odkarmieni, domyci, oprani, ostrzyżeni. Oddałem Ludkowi do dyspozycji swój salon, całymi dniami tam przesiadywał, pisząc listy i kartki do przyjaciół. Wieczorami przy niekończącej się kolacji rozmawialiśmy. Ludka poznałem blisko 20 lat wcześniej, też w Montevideo, podczas jego pierwszej wyprawy. Dwa tygodnie później, gdy wychodziliśmy na łowiska antarktyczne, na kryla, Ludek stał na kei, machał do nas, tak go zapamiętałem. Te spotkania to już przeszłość. Zniknęły z dalekich łowisk polskie statki rybackie, w miejsce żeglarzy coraz częściej pojawiają się jachtmieni. Teraz kąpiel i pranie robi się w marinie, żywność kupuje w supermarketach, wyposażenie w sklepach żeglarskich, żardzewiałe, śmierdzące mączką rybną „rybaki” nijak się mają do dzisiejszych pięknych i lśniących białych jachtów. Spotkania ludzi ulepionych z tej samej gliny odeszły w przeszłość, stając się historią. Pozostała wdzięczność tych, którym rybacy pomagali spełniać ich marzenia, pozostały jachty: Zawisza Czarna, Mazurka, Peace noszące jeszcze nie tak dawno nazwy: Cietrzew, Jarząbek i Gopło. Wciąż trwają zadzierzgnięte kiedys przyjaźnie... ■