

Od autora

Nie jest tak wielka jak „Siedow” ani tak szybka jak „Cutty Sark”. Pod względem liczby okołoziemskich rejsów nie może równać się z „Juanem Sebastiánem de Elcano”, a półka w jej kajucie kapitańskiej nie ugina się pod ciężarem srebrnych imbryków z inskrypcją *Boston Teapot Trophy*. Mimo to obecna na morzach i oceanach od czterech dekad „Pogoria” zapisała ważną kartę w historii żeglarstwa. Zderzenia, łamiące się maszty, porwane żagle, aresztowania, miłość i śmierć – przygody z udziałem tego żaglowca mogłyby stanowić kanwę pełnego zwrotów akcji filmu sensacyjnego. Porty, które „Pogoria” odwiedziła, sztormy, którym stawiała czoła, regaty, w których zwyciężyła, i ludzie, którzy na niej pływają – to wszystko składa się na jej legendę. Bo „Pogoria” to żaglowiec legendarny. Nie ma w tym stwierdzeniu krzty przesady.

Rozkochała w sobie tysiące osób. Także dla mnie jest statkiem szczególnym. Nie tylko dlatego, że jestem jej rówieśnikiem. Wychowywałem się w rodzinie marynarskiej – ojciec był oficerem floty handlowej. W domowej bibliotece gromadził wszystkie ukazujące się na rynku pozycje marynistyczne, które z pietyzmem ozdabiał ekslibrisami własnego projektu. Uwagę kilkuletniego chłopca najbardziej przyciągały albumy ze zdjęciami – *Dar Pomorza* Henryka Kabata i *Świat wielkich żagli* Marka Czasnojcia. Rzędy książek pozbawionych fotografii były mniej interesujące. Poza jedną – wyróżniającą się niebieską okładką i intrygującym tytułem: *Byłem Kaczorem*. Wówczas, w latach 80., nie byłem jeszcze w stanie jej przeczytać, ale przeglądając jej strony,

dowiedziałem się o „Pogorii”. Później bacznie wypatrywałem jej sylwetki podczas spacerów w gdyńskim porcie, a w 1992 r., kiedy dostałem od taty pierwszy aparat fotograficzny, to właśnie stojąca przy nabrzeżu „Pogoria” została bohaterką mojego debiutanckiego zdjęcia. Po latach, gdy w końcu dane mi było popłynąć na niej w rejs, czułem się, jakbyśmy się od dawna znali.

„Pogoria” jest dziełem zbiorowym. Nie powstałaby, gdyby nie szczęśliwy splot okoliczności i wysiłek wielu ludzi. Przede wszystkim: Adama Jassera, Bohdana Sienkiewicza, Krzysztofa Baranowskiego i Zygmunta Chorenia. Pierwszy z nich w 1973 r. stworzył Bractwo Żelaznej Szekli – organizację propagującą morskie wychowanie młodzieży. Swoją inicjatywą zainteresował redaktora Bohdana Sienkiewicza, który w tym czasie był autorem popularnego programu telewizyjnego „Latający Holender”. Między dwoma zakochanymi w morzu dżentelmenami szybko nawiązała się nić porozumienia. Wkrótce „Latający Holender” stał się oficjalnym programem Bractwa Żelaznej Szekli, a Adam Jasser otrzymał angaż w TVP. Zjednawszy sobie sympatię prezesa Radiokomitego Macieja Szczepańskiego, zaczął przekonywać go do pomysłu zbudowania żaglowca. To w telewizji – jak miało się okazać, trafnie – widział głównego sponsora przedsięwzięcia. Kropla drążyła skałę, ale wielkich postępów nie było. Potrzebny był ktoś rozpoznawalny, kto swoim autorytetem pomógłby nadać sprawie bieg. Idealnym kandydatem okazał się Krzysztof Baranowski – człowiek sukcesu, idol młodzieży, którego po samotnym rejsie dookoła świata na „Polonezie” (w latach 1972–1973) znała cała Polska. Jasser zaprosił go do telewizyjnej współpracy, oficjalnie rozpoczętej w 1977 r. Dzięki werwie, talentom i uporowi Baranowskiego idea budowy żaglowca nabrała realnych kształtów zwłaszcza po tym, jak do projektu włączono młodego inżyniera ze Stoczni Gdańskiej Zygmunta Chorenia. W trakcie ich rozmów powstał – najpierw na kawiarnej serwetce, a potem na desce kreślarskiej – plan barkenty, który zaprezentowano Szczepańskiemu. Od tej pory nie mówiono już o jakimś żaglowcu, tylko o konkretnej jednostce. Do sukcesu wciąż jednak było daleko. Brakowało wykonawcy i funduszy. Szczęśliwym trafem okazało się, że Związek Radziecki chce zamówić w Polsce serię dużych żaglowców szkolnych. Perspektywa kontraktu z Wielkim

Bratem ze Wschodu była kusząca, ale gdańscy stoczniowcy nie mieli żadnego doświadczenia w budowie tego rodzaju statków. Planowano więc najpierw stworzenie prototypu, który docelowo miałby zastąpić w służbie „Dar Pomorza”. Po co jednak ryzykować połamanie zębów na wielkiej fregacie, skoro można nabrać wprawy na dużo mniejszej barkentynie? Takim argumentem udało się przekonać do współpracy Stocznnię Gdańską. A skąd się wzięły środki? To pokłosie... pielgrzymki Jana Pawła II do Polski w 1979 r. Relację z wizyty papieża w ojczyźnie miała realizować Telewizja Polska. Chodziło o to, by komunistyczne władze mogły zachować kontrolę nad przekazem, który zostanie wystany w świat. Aby sprostać zadaniu, potrzebne były inwestycje w sprzęt i ludzi, a na długiej liście niezbędnego wyposażenia, pośród kamer, wozów transmisyjnych i komputerów, łatwo było ukryć żaglowiec. 10 października 1979 r. położono stępkę, 23 stycznia 1980 r. zwodowano kadłub, a 1 czerwca – w Dzień Dziecka – na „Pogorii” podniesiono biało-czerwoną banderę. Tak powstał pierwszy żaglowiec rejowy wybudowany w polskiej stoczni, a Telewizja Polska stała się pierwszą na świecie stacją posiadającą własny pełnomorski statek.

W pierwszych miesiącach eksploatacji wokół „Pogorii” narosło wiele mitów. Mówiono m.in. że to luksusowy jacht prezesa Szczepańskiego, że na pokładzie znajdują się harem i stajnia dla koni wyścigowych, a na ścianach wiszą oryginalne płótna Kossaka. Plotki te długo ciągnęły się za „Pogorią”. Nie pomogła nawet zmiana właściciela – po odwołaniu i aresztowaniu Macieja Szczepańskiego Telewizja Polska oddała statek Polskiemu Związkowi Żeglarskiemu. Ludzie jednak wciąż wiedzieli swoje.

„Pogoria” przede wszystkim okazała się znakomitym żaglowcem – dzielnym, bezpiecznym i stosunkowo szybkim. Już w swoim debiucie w The Tall Ships Races (wówczas The Cutty Sark Tall Ships’ Races) wygrała regaty w klasie A na trasie Kilonia – Karlskrona. W drugim etapie z Frederikshavn do Amsterdamu też przyплыnęła jako pierwsza, ale po przeliczeniu sklasyfikowano ją na miejscu trzecim. Statkiem dowodził Krzysztof Baranowski, którego wcześniej urzędnicza machina pozbawiła przywileju bycia pierwszym kapitanem nowego żaglowca, choć walnie przyczynił się do jego powstania. Honor ten powierzono

komandorowi Piotrowi Bigajowi z Marynarki Wojennej, który jednak po kilku tygodniach zrezygnował.

Kapitan Baranowski po premierowych sukcesach regatowych poprowadził „Pogorię” w rejsie na Antarktydę (grudzień 1980 – kwiecień 1981 r.), a później zainicjował na jej pokładzie Szkołę pod Żaglami. Jej pierwsza edycja odbyła się w roku szkolnym 1983–1984. Młodzież pożeglowała „Śladami starych kultur” do Indii i Sri Lanki, a po drodze w Rzymie spotkała się z papieżem. W kolejnych latach statek dzierżawili Kanadyjczycy, którzy realizowali na jego pokładzie swoje szkoly pod żaglami pod nazwą Class Afloat. Podczas jednego z tych rejsów, w latach 1987–1988, „Pogoria” opłynęła świat pod komendą kapitana Andrzeja Marcza.

Po zmianie systemu żaglowiec popadł w tarapaty. Na skutek długoletnich oszczędności i zaniedbań remontowych jednostka straciła pozwolenie na samodzielną żeglugę i utknęła w Trzebieży. Pomocną dłoń wyciągnęła wówczas prezydent Gdyni Franciszka Cegielska. Zobowiązania, które wobec miasta miała Stocznia Gdynia, zostały spłacone poprzez remont generalny „Pogorii”, przeprowadzony w pierwszej połowie 1993 r. Statek zmienił wówczas port macierzysty – Gdańsk został zastąpiony przez Gdynię – a na rufie pojawiły się herb i nazwa tego miasta. Od 1995 r. armatorem i właścicielem dwóch piętych barkentyny jest stowarzyszenie Sail Training Association Poland (STAP), które wciela na niej w życie idee wychowania morskiego. Większościowym właścicielem pozostaje Polski Związek Żeglarski.

Niniejsza książka to zbiór wywiadów z osobami, które współtworzą fascynującą historię „Pogorii”. To 16 rozmów, po których lekturze – mam nadzieję – powstanie obraz czterech dziesięcioleci istnienia żaglowca. Rozmówcy zostali tak dobrani, by każdy etap dziejów statku miał swojego gospodarza. Siłą rzeczy o niektórych wydarzeniach i rejsach mówi więcej niż jedna osoba. Wspomnienia bywają ze sobą sprzeczne, czasem przynoszą zupełnie inne interpretacje albo rzucają nowe światło na utrwaloną powszechnie wersję zdarzeń. Poczytuję to za walor, a ocenę i wyciągnięcie wniosków pozostawiam Czytelnikom. Zdaję sobie sprawę, że lista interlokutorów mogłaby (i powinna!) być dłuższa. Że o „Pogorii” ciekawie mogłoby opowiedzieć grono co najmniej dwa

razy liczniejsze. Jednak więcej – z oczywistych względów – musiałoby oznaczać też krócej. Niektóre wątki musiałyby zostać wówczas ograniczone, inne w ogóle usunięte, a tego za wszelką cenę chciałem uniknąć.

Ta książka to przede wszystkim hołd złożony „Pogorii”, która jak dotąd nie doczekała się monografii, choć jak mało który statek na nią zasługuje. Na rynku dostępnych jest co prawda wiele wydawnictw z „Pogorią” w tytule, ale są to opowieści o pojedynczych wyprawach. Jest wspaniały reportaż z rejsu na Antarktydę autorstwa Kazimierza Robaka (*„Pogorią” na koniec świata*), jest kilka pozycji skupiających się na Szkole pod Żaglami (m.in. pióra Krzysztofa Baranowskiego, Sergiusza Nawrockiego, Kazimierza Robaka czy Jacka Czajewskiego), ale książki, która stawiałaby samą „Pogorię” w centrum uwagi, nie ma. To pierwsza próba ukazania czterech dekad historii żaglowca z jego wszystkimi wznoszeniami i upadkami. Wspomniany kwartet inspiratorów i budowniczych „Pogorii” opowiada o trudnych czasach, gdy słowo dopiero stawało się ciałem. Burzliwe pierwsze lata po wejściu statku do służby wspomina Janusz Zbierajewski. O dolarowych saksach na Zachodzie i zabójstwie na pokładzie mówi Andrzej Marczak. Pamiętne eskapady na dalekie wody przybliży Kazimierz Robak. O skomplikowanej operacji ratowania „Pogorii” i pomocy, która nadeszła z Gdyni, mówi Andrzej Szlemiński – współtwórca i wieloletni prezes Gdyńskiej Fundacji Żeglarskiej i Sail Training Association Poland. Wojciech Jacobson wspomina etap kanadyjski, który miał okazję obserwować z perspektywy oficera. Jerzy Jaszczuk ujawnia mało znane kulisy antarktycznego rejsu, szczegółowo relacjonuje też aresztowanie statku w Hajfie i nietypowe oceaniczne spotkanie z Romanem Paszke. Ciekawie wypada zestawienie wspomnień trzech uczestników pierwszej Szkoły pod Żaglami – kapitana Krzysztofa Baranowskiego, nauczyciela Kazimierza Robaka i „kaczora” Sergiusza Nawrockiego. Każdy z nich zapamiętał tę podróż zupełnie inaczej. Marek Kleban – jedyna osoba związana z „Pogorią” niemal bez przerw od 1980 r. – ukazuje blaski i cienie zarządzania jednostką. Wtajemnicza Czytelników w armatorską kuchnię, mówi m.in., ile kosztuje utrzymanie żaglowca i czy trudno znaleźć chętnych na rejsy. Wieloletni bosman Henryk Czerniecki ma

wiele do powiedzenia o zmianach, jakie zaszły w takielunku „Pogorii”. Tłumaczy też, skąd wziął się pseudonim „Babcia”. Ciekawe wątki porusza kapitan Adam Busz, który swego czasu praktycznie mieszkał na „Pogorii”. Nie mogło zabraknąć wywiadów z pogoriowymi kobietami: Anną Kiełbik-Piwońską – drugą w historii statku panią kapitan oraz Joanną Pajkowską, która wiele razy pływała jako oficer.

Legenda rodzi się z czasem. Do jej powstania niezbędne są epickie wyprawy, triumfy w regatach, zwycięstwa w walce z żywiołem i ci, którzy o tym wszystkim opowiadają. Ponieważ legendę przede wszystkim tworzą ludzie. Oddajmy im głos.

Krzysztof Romański

Gdynia, 28 marca 2020 r.