

## 2. Wspomnienia z rejsów

### 2.1. Rejsy na „Zawiszy Czarnym”

Statek zbudowano w 1952 roku jako ługrotrawler „Cietrzew”. W roku 1960/61 „Cietrzew” został przebudowany dla CWM ZHP na szkuner sztakslowy i nazwany „Zawisza Czarny”.



Zawisza Czarny przed przebudowa w 1960r.

W 1965 roku pływałem na nim po Bałtyku i wtedy miał taką okrągłą rufę jak kuter rybacki.

W 1966 dobudowano mu bardziej żeglarską rufę i po przebudowie żeglarze z Opola, w około 20 osobowej załodze, mieli popłynąć na nim w rejs inauguracyjny do Londynu. Mieliśmy wtedy w Turawie bardzo mocny klub – dużo dobrej kadry, dużo sprzętu wodnego, osiągnięcia sportowe, turystyczne i szkoleniowe. Rejs zorganizowało nasze dowództwo pod przewodnictwem Komandora Jana Antoniaka. Mieliśmy popłynąć w sierpniu 1966 roku, ale otrzymaliśmy z CWM informację, że roboty przy przebudowie jeszcze trwają i CWM zaprasza nas do pomocy. Zatem Komandor wysłał na sierpień do Szczecińskiej Stoczni Remontowej dużą grupę uczniów i studentów do pracy na „Zawiszy Czarnym”.



Szkuner stał już na wodzie w stoczniowym basenie. Miał teraz kadłub o długości 36,1 m, a z bukszprytem 42,7 m. Szerokość – 6,7 m. Zanurzenie – 4,6 m. Powierzchnia żagli 439 m<sup>2</sup>, a maksymalnie 626 m<sup>2</sup>. Kapitanem był Zbigniew Frąszczak, z-cą kapitana Jan Sauer, głównym mechanikiem Aleksandrowicz, bosmanem Zenek, kukiem Zdzichu – to zawodowa załoga. Po miesiącu harówki, mimo że remontu nie skończyliśmy, wróciliśmy na wrzesień do szkoły.

Na fotografii obok pamiątki z sierpnia 1966 roku ze Szczecińskiej Stoczni Remontowej. Nóż to prezent od stocznioowca, obok samodzielnie zrobiony marspikiel do zaplatania lin i rękawica bosmańska do szycia żagli. Tylko drewniana łyżka jest młodsza o 10 lat. Zrobiłem ją samodzielnie z drewna mahoniowego na rejsie po Bałtyku, po tym jak kuk wylał wiadro brudnej wody do morza razem ze wszystkimi łyżkami i widelcami.



Pod koniec września przychodzi z Gdyni wezwanie na pokład „Zawiszy” na 1 października 1966 roku w rejs do Londynu. Z pamięci próbuję wyłuskać nazwiska załogi: Jan Antoniak, Eugeniusz Kuźniewski, Tadeusz Strzała, Marian Motta, Stanisław Stefański, Andrzej Lubczański, Ryszard Zabrodzki, Alfred Nowakowski, Marian Komarek, Grzegorz Skubacz, Ryszard Kurenda, Aleksander Markuszewski, Antoni Nowicki i uczniowie TPBMW z klas maturalnych Danuta Walczak, Tadeusz Drabot, Mieczysław Kozłowski.

Intrygują mnie dzisiaj dwie sprawy:

- jak udało się nam załatwić zgodę władz szkolnych na 1 miesięczne zwolnienie 3 uczniów z nauki w klasie maturalnej?
- Tadek Drabot i Mietek Kozłowski byli wtedy 18 letnimi wychowankami domu dziecka, kierownictwo domu dziecka nic nie wiedziało o naszym rejsie, nie mieliśmy ani grosza, więc kto zafundował nam ten rejs?

Rejs był fantastyczny, bo pierwszy zagraniczny.

Niestety znałem tylko język polski i rosyjski i nie miałem ani grosza. Zwiedziliśmy muzea opłacane przez organizatorów, ale o wszelkich zakupach musiałem zapomnieć. Jedzenie i spanie na pokładzie Zawiszy, a na spacerach do picia tylko woda z ulicznych wodopojoów. Trasa rejsu – Gdynia, Kattegat, Skagerrak, Rotterdam, Londyn, Kanał Kiloński, Warnemünde - Rostock, Gdynia.

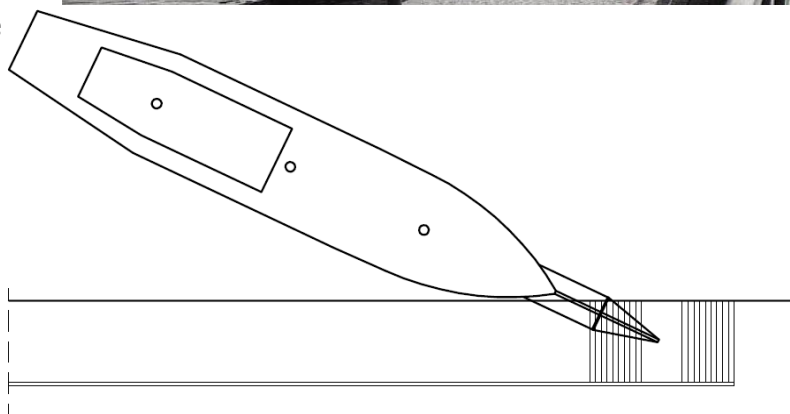
Wróciliśmy do Gdyni 22.10.1966 roku po przepłynięciu 1857 Mm.

Pierwszy duży port Rotterdam położony w ujściu rzeki Mozy. Przed portem na pokład wszedł **pilot** i poprowadził żaglowiec na miejsce postoju. Miejsce reprezentacyjne w pobliżu wieży widokowej EUROMAST, prawie w centrum miasta. Wygodne nabrzeże wprost przy ulicy. Niestety nie miałem wtedy aparatu fotograficznego więc będę się posługiwał opisem i cudzymi zdjęciami. Nabrzeże wyglądało podobnie jak na zdjęciu, ale było znacznie wyższe. Z ulicy patrzyliśmy na pokład „Zawiszy” z góry. Podchodziliśmy na silniku wolniutko prawą burtą.



Dowodził kapitan Frąszczak. Pierwszy oficer Sauer stał na dziobie. Sauer daje

znaki kapitanowi ile zostało metrów do nabrzeża. Kapitan przesyła sygnał manetką do maszynowni „Cała wstecz” i do sternika komendę „Ster lewo na burt”. Niestety silnik gaśnie, a my siłą rozpędu wjeżdżamy bukszprytem na kamienne schody. Na szczęście łańcuchy watersztagów były na tyle mocne, że nas wyhamowały i obyło się bez uderzenia dziobem w nabrzeże. Łańcuchy jednak pękły i mieliśmy mały remont





z bosmanem w roli głównej. Na fotografii manetka „Zawiszy Czarnego”.

Trzeba tu wyjaśnić, że na „Zawiszy” był wtedy zabytkowy silnik z okrętu podwodnego. Typ MS 423 z 1940 roku, produkcji Kruppa. Drugi taki silnik jest wystawiony w muzeum zakładów Kruppa. Silnik ten nie ma rewersu! By zmienić pracę silnika ze stanu „NAPRZÓD” należy silnik odstawić, a następnie uruchomić go ponownie tak by kierunek obrotu wału korbowego sprzęgniętego z wałem śruby był przeciwny czyli „WSTECZ”. Silnik uruchamia się sprężonym powietrzem z butli (tylko 14 cykli) bez ładowania ze sprężarki. Wystarczy jakieś zaniedbanie i będzie problem z „odpaleniem” silnika. Jest na ten temat wiele anegdot, że wspomnę tylko o trafieniu bukszprytem w stację paliwową, w kabinę sterowniczą na kutrze rybackim czy też w most zwodzony w Darłówku. My dołożyliśmy naszą małą przygodę z silnikiem na schodach w Rotterdamie.



„Zawiszę” w porcie odwiedzają goście, w tym także rodziny z dziećmi. Zajmowali się nimi oficerowie przy udziale wachty portowej. Oficjeli przyjmował kapitan. Załoga natomiast namiętnie próbuje zwiedzić miasto. Pamiętam, że byłem w galerii malarstwa i widziałem „Słoneczniki” Vincenta van Gogha, ale nie wiem czy to były oryginały. Zorganizowano nam jednodniową wycieczkę autokarem do Hagi, gdzie mieści się siedziba rządu i parlamentu Holandii oraz urzęduje rodzina królewska. Ładne miasto, położone nad morzem z dużą ilością zabytków. Pamiętam jak przez mgłę. Po trzech czy czterech dniach postoju w Rotterdamie „Zawisza” wychodzi w morze i obiera kurs na Londyn.

Po paru dniach bez problemu dopływamy do Wielkiej Brytanii. Wpływamy do estuarium Tamizy na silniku i na pokład przybywa **pilot**, który poprowadzi „Zawiszę” w górę rzeki na miejsce postoju, wyznaczone tuż za zwodzonym mostem Tower Bridge. Trasa do mostu była długa i bardzo urozmaicona. Rzeka ma wiele zakoli, wiję się jak węgorz na płaskim terenie. Brzegi rzeki zagospodarowane. Woda jednak bardzo brudna. Płynęliśmy w górę rzeki w momencie odpływu czyli pod silny prąd. Amplituda pływów w Kanale La Manche dochodzi do 15 m, a w estuarium Tamizy do 6 m. Prąd rzeczny Tamizy chyba nie jest zbyt silny, bo jak



zaobserwowaliśmy już na postoju, ruch wody w rzece odbywa się w zasadzie w rytm przyływów i odpływów, raz w dół rzeki w czasie odpływu, a później w górę rzeki w czasie przyływu. Na Tamizie jest duży ruch nawodny – holowniki z barkami, statki handlowe i wszelkiego rozmiaru mniejsze jednostki do przewożenia ludzi. Pilot prowadzi „Zawiszę” ostrożnie po najgłębszej wodzie z uwagi na duże zanurzenie żaglowca (460 cm). Na kolejnym zakolu rzeki naprzeciwko naszego żaglowca z góry rzeki z silnym prądem

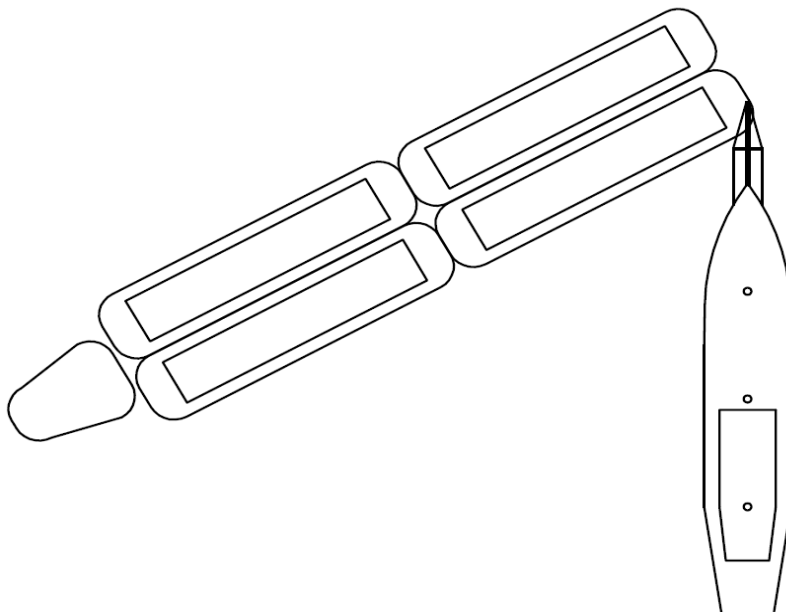
odpływowym pojawia się holownik holujący 4 puste barki stalowe szczipione w tratwę po dwie sztuki obok siebie.

Jeszcze przed dopłynięciem do nas holownik zrobił zwrot w prawo i pociągnął barki do brzegu na miejsce postoju. Jednak silny prąd, szybciej niż ocenił to holujący, pchnął rufę ostatniej barki pod dziób naszego żaglowca. Nie zdążyliśmy nic zrobić i rufa barki zderzyła się z naszym statkiem. Jeszcze raz niezastąpione okazały się łańcuchowe watersztagi, które wślizgnęły się na barkę i uniemożliwiły uderzenie barki w dziób statku. Siła była jednak duża i watersztagi ponownie się zerwały. Zaliczyliśmy jeszcze jedną kolizję z powodu mało sprawnego silnika.

Wszystko działo się szybko, więc tego zabytku w maszynowni nie mogliśmy nagle wykorzystać do hamowania na biegu wstecznym. Zresztą byłoby to

bardzo niebezpieczne, bo gdyby silnik się „zawiesił”, byłibyśmy na szybkim rzeczonym prądzie kupą bezwładnego złomu. Po „pożegnaniu” z barką podciągamy zerwane łańcuchy na pokład i płyniemy dalej.

Mijamy lewą burtą obserwatorium Greenwich, jesteśmy już na półkuli zachodniej i za chwilę pojawia się przed nami sławny Tower Bridge. Jezdnie podnoszą się do góry, przepływamy pod mostem. Pilot kieruje statek pod prawy brzeg, między dwie duże boje zakotwiczone na dnie Tamizy. Przy pomocy naszej wiosłowej łodzi okrętowej zakładamy dwie cumy dziobową i rufową na te boje. „Zawisza” został bardzo stabilnie zacumowany i może tak stać bezpiecznie niezależnie od kierunku przepływu wody. Staliśmy między tymi bojami przez kilka dni, dopływając do brzegu na naszej okrętowej szalupie napędzanej wiosłami.



Na fotografii pokazano nasze miejsce postoju na Tamizie.

Ta czerwona plama symbolizuje „Zawiszę” zacumowanego do dwóch dużych boj, zaznaczonych czerwonymi kółkami. Tower Bridge po prawej stronie. Prąd odpływowy w kierunku morza, a więc analogicznie jak w dniu naszego cumowania.





Przeżyliśmy pod mostem podobnie jak na zdjęciu jacht „HUGO BOSS”.

W małych grupkach, w przerwach między wachtami kotwicznymi, zwiedziliśmy na piechotę dokładnie całe centrum Londynu. Pamiętam niektóre zwiedzane obiekty, np.: Tower, Katedrę Św. Pawła, Plac Trafalgarski, Kolumna Nelsona, Łuk Admiralicji, British Muzeum, Hyde Park, Picadilly Circus, Buckingham Palace, Parlament z Wieżą Zegarową.

Pojechaliśmy także wodnym „tramwajem” na wycieczkę do Greenwich. Zwiedziliśmy Royal Naval College z Narodowym Muzeum Morskim w Greenwich oraz XIX wieczny kliper herbaciany „Cutty Sark”, który pobił wiele rekordów prędkości. Ten jedyny na świecie zachowany kliper herbaciany stoi w suchym doku przy nabrzeżu w dzielnicy Greenwich, jako statek-muzeum.





A do suchego doku „Cutty Sark” wchodziło się wprost z ulicy. Niestety ten oryginalny statek w postaci jak na zdjęciu już nie istnieje. W pechowym maju 2007 roku przemysłowy odkurzacz podpalił statek.



Spaliły się wszystkie łatwopalne materiały, ale szkielet statku był ze stali. Po sprzątnięciu popiołu w doku objawiła się przestrzenna ażurowa bryła kadłuba żaglowca. Anglicy się nie poddali i statek odbudowali. Naprawili uszkodzony szkielet stalowy i zabezpieczyli stal antykorozyjnie. Następnie pieczołowicie odbudowali żaglowiec od stępki aż do topów masztów.



Mamy więc oryginalny stalowy szkielet i drewnianą replikę „Cutty Sark”. Po odbudowie dok został na stałe przykryty szklaną konstrukcją ze statkiem w środku dachu jako elementem przekrycia. To oryginalne „dokowe pomieszczenie” służy do zwiedzania, a także do organizacji pod statkiem różnego rodzaju imprez i uroczystości.



Na fotografii widać zabezpieczoną antykorozyjnie stal szkieletu oraz resztki niespalonego poszycia kadłuba.



Widok od strony rufy



widok od strony dziobu.



Odbudowę „Cutty Sark” skończono 25 kwietnia 2012 roku. Teraz podczas zwiedzania można pod żaglowcem nawet chwilę odpocząć.





Widok z zewnątrz. Pomysł fantastyczny.

Koniec spacerów po Londynie.  
 Zapraszamy **pilota** na pokład i wracamy na morze. Niewiele pamiętam z tego powrotu.  
 Po wyjściu na morze wzięliśmy kurs na Wyspy Zachodniofryzyjskie, później Wschodniofryzyjskie i Cuxhaven w ujściu Łaby. Żegnamy Morze Północne.  
 Płyniemy Łabą do Kanału Kilońskiego oraz spacerkiem po Kanale Kilońskim i już jesteśmy na Bałtyku.  
 Przed końcem rejsu jeszcze króciutka wizyta w Warnemünde i Rostocku.  
 Niestety nie mam z tych portów żadnych wspomnień.  
 Ostatni etap z Rostocku do Gdyni i koniec rejsu.

Obok obrazek ze służby wachtowej.  
 Mietek klaruje liny – „zaklinacz węży”.







„Zawisza Czarny” na pełnym morzu.



„Zawisza Czarny” w sztormie. Widok na dziób żaglowca.  
Wyobrażacie sobie służbę na pokładzie w takiej chwili?



Obok Tadek Drabot przy sterze pod  
czujnym okiem oficera wachtowego  
Mariana Motty.



Powyżej Mietek na rei fokmasztu.



W następnych latach Danuta Walczak-Kozłowska pływała na „Zawiszy” jeszcze trzykrotnie, w tym raz z Bartoszem Kozłowskim.

Tutaj Danuta dzielnie szoruje pokład „Zawiszy”



a tutaj dzielnie pozuje.





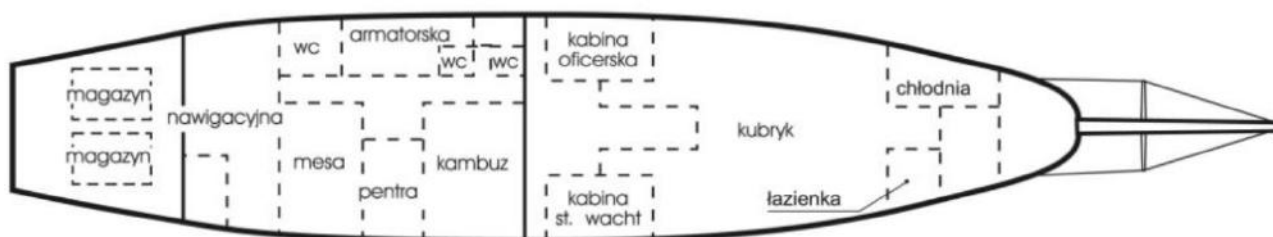
## Wspomnienie o kambuzie na „Zawiszy Czarnym”

Bardzo „piękne miejsce” na jachcie. Jeszcze dzisiaj pamiętam pierwsze wrażenia po przyjeździe na mój pierwszy rejs na s/y „Zawisza Czarny” w sierpniu 1965 roku. Zdjęcie poniżej to kambuz „Zawiszy”, ale już z XXI wieku.



Załoga przyjęta na rejs podzielona jest na 4 wachty po 7 osób w wachcie. Do wachty należy doliczyć jeszcze dwie osoby – starszego wachtowego i oficera wachtowego. W czasie rejsu co czwartą dobę przypada wachta gospodarcza (kambuzowa). W tym dniu wachta gospodarcza zajmuje się sprząaniem, przygotowaniem posiłków, nakrywaniem, podawaniem potraw, sprząaniem po posiłkach i myciem naczyń. Nie mam z tej służby jakichś miłych wspomnień, ot uciążliwa dodatkowa praca. Do dzisiaj pamiętam jednak fajną komendę KUKA w czasie przygotowywania jarzyn do zupy i ziemniaków:

**„Rach, ciach, ciach, małe całe, duże na pół”.**



Rozkład pomieszczeń na „Zawiszy Czarnym”