

jej żeglarsko-nawigacyjnej czy przygodowej stronie, a więcej temu, co z tą nietypowością było związane. Kierowałem się przy tym naiwną, być może, nadzieją, że takie ujęcie książki pozwoli uniknąć podobnych błędów naszym ewentualnym naśladowcom, a szerszym kręgom społeczeństwa przybliży problem „Szkół pod żaglami”, tak kontrowersyjny w swoim czasie, a i dziś budzący spore wątpliwości.

Wszystkim tym, którzy zachęcali mnie do napisania tej książki, a swymi krytycznymi uwagami pomogli nadać jej ostateczny kształt, pragnę podziękować, a więc: Mario Wachowiakowi, Andrzejowi Drapelli, Dariuszowi Boguckiemu, Zbigniewowi Kosiorowskiemu oraz mojej Żonie.

I. ZANIM RZUCONO CUMY

*Uznałem jachting za dźwignię,
która z bezwładu poruszy uczucia,
uczucia zaś zrodzą żądzę czynu.*

MARIUSZ ZARUSKI „Wśród wichrów i fal”

1. JAK DO TEGO DOSZŁO

Tradycja oraz oficjalne instrukcje każą jako początek żeglugi traktować tę chwilę, w której oddano pierwszą cumę wiążącą statek z lądem. Zgodnie z powyższą zasadą można z dokładnością co do jednej minuty określić, że rejs „Szkół pod żaglami” rozpoczął się 7 września 1983 roku o godz. 18.15. Kilka sekund później wykwitły nad pokładem trójkąty foksztaksla i grotsztaksla. Z polerów zrzucono ostatnie cumy i szpringi i „Pogoria” majestatycznie odeszła od nabrzeża Basenu Prezydenta w Gdyni, kierując się w stronę wyjścia z portu. Odprowadzał ją ryk okrętowych syren, trąbienie samochodów i las rąk wyciągniętych w pożegnalnym geście. Wodę portowego basenu zabarwiły naręcza ofiarowanych nam uprzednio kwiatów, których stary, żeglarski przesąd nie pozwalał zabrać z sobą. Niejedne oczy, i na lądzie, i na jachcie, zaszkliły się wycieranymi jawnie lub ukradkiem łzami wzruszenia. Tak wyglądał początek rejsu.

A jednak rejs ten rozpoczął się o wiele wcześniej. Dla młodzieży ubiegającej się o miejsce na „Pogorii” zaczął się prawie rok przed jego formalnym rozpoczęciem, dla części kadry — ponad rok, a dla kapitana — jeszcze wcześniej. Były to miesiące wytężonej pracy przygotowawczej, przy czym najcięższym okresem okazało się ostatnie przedrejsowe półrocze. Należało w tym czasie nie tylko finalizować normalne przygotowania, ale również pracować zawodowo,

załatwiać swoje lądowe sprawy, usuwać trudności wytrwale piętrzone przez przeciwników rejsu oraz podjąć trud zorganizowania żeglarskich wakacji dla tych, którzy zgłosili akces do „Szkoły pod żaglami”, lecz nie zakwalifikowali się do ostatecznego finału. Pamiętam, jak w tym gorącym okresie wszelkie prośby mych najbliższych, bym zrobił coś dla domu, kwitowałem niecierpliwym: „Uświadomcie sobie wreszcie, że mnie już nie ma, że od paru miesięcy jestem w rejsie”.

Spróbujmy więc opowiedzieć sobie, jak do tego doszło.

Propozycją udziału w rejsie zostałem zaskoczony. Krzysztof Baranowski wpadł do mojej pracy z jakąś sprawą. Po załatwieniu jej żegnając się nagle rzucił pytanie:

— Czy zdecydowałbyś się popłynąć ze mną w dłuższy, powiedzmy, roczny rejs?

— Rozumiem, że na „Pogorii” — odparłem. — A dokąd? — spytałem, chociaż w zasadzie było mi to obojętne.

— No, na przykład do Indii.

Szybko przeanalizowałem sytuację. Dzieci miałem w tym wieku, że już nie potrzebowały troskliwej opieki obojga rodziców, a jeszcze mogły się obejść bez silnej ręki ojca. Żonie będzie ciężko, ale da sobie radę. Na pewno nie zaprotestuje, sama jest żeglarką i zawsze rozumiała moje hobby. Ze zdrowiem nie miałem żadnych kłopotów, byłem w dobrej kondycji, poza tym lubilem „Pogorię”. Mogłem też pozwolić sobie na roczną przerwę w pracy zawodowej, bo niezastąpionych są pełne cmentarze, a budżetowe trudności mojej instytucji były gwarancją zgody na bezpłatny urlop. No tak, ale jak sobie dam radę finansowo? — pomyślałem.

Całość tych rozważań nie zajęła mi nawet kilku sekund.

— Decyduję się — odpowiedziałem — lecz pod dwoma warunkami: pierwszy, że będę oficerem wachtowym, wszys-

tko mi jedno którym; drugi, że nie będę musiał płacić za udział w rejsie.

— To oczywiście — powiedział Krzysztof. — Cieszę się, że natychmiast podjąłeś decyzję. Szczegóły omówimy później.

Pożegnał mnie, a ja poszedłem na wykład. Nie muszę dodawać, że wypadł raczej mizernie. Myśl wciskana siłą woli i obowiązku w płataninę schematów elektrycznych, które rysowałem na tablicy, wciąż uciekała na reje „Pogorii”, pławiła się w słońcu tropików, błąkała wśród koralowych wysp. Ale od marzeń do ich realizacji wiodła daleka droga.

Kilka dni później Krzysztof przedstawił mi szczegóły swego planu. Pomysł był wspaniały: szkoła na „Pogorii” podczas rejsu szlakiem dawnych kultur, który trwać będzie tyle, ile trwa rok szkolny. Na pokładzie trzydziestu uczniów przerabiających normalny, a nawet poszerzony program szkolny i jednocześnie stanowiących załogę zagłowca. Trzydziestu chłopców uczących się tego, czego uczą się wszyscy ich rówieśnicy, ale w inny, pełniejszy, bogatszy, praktyczniejszy sposób. Bo gdzież można lepiej uczyć się geografii niż w podróży, czy mogą być ciekawsze lekcje historii niż te, które odbywają się na Akropolu, na Forum Romanum lub na Wyspie Świętej Heleny, czy istnieje lepsza metoda nauki obcych języków niż praktyczne ich używanie w obcych portach? Z pewnością nie. Poza tym taka wyprawa stwarza okazję poznania świata, innych narodów, systemów społecznych, religii, uczy sztuki współżycia, tolerancji, szacunku dla odmiennych obyczajów. Innymi słowy, rozszerza horyzonty. Poza tym chłopcy ci przejdą taką szkołę charakteru, jaką tylko morze dać potrafi. A więc nauczą się współpracy w grupie, koleżeństwa, punktualności, rzetelności, świadomej dyscypliny. Staną się odważni i rozważni, twardzi, nie

raz posmakują Londonowskiego „niedźwiedziego mięsa”, poznają ciężką fizyczną pracę i doceniają jej znaczenie. Takich ludzi nam bardzo potrzeba. Należało tylko wybrać najlepszych: dobrze uczących się i bardzo sprawnych fizycznie, wytrwałych, którzy się nie zniechęcają, pokonując przeszkody na drodze do niełatwego przecież celu, takich, co nie tylko brać, ale i dać z siebie wiele potrafią. Bo właśnie taka gratka, jaką będzie ten rejs, powinna przypaść w udziale najlepszym, którzy rzeczywiście na to zasłużą, a po powrocie będą drożdżami pozytywnego fermentu wśród szkolnej młodzieży, będą oddziaływali na swych kolegów, wielokrotniejąc w ten sposób, chociaż pośrednio, krąg osób korzystających z dobrodziejstw wyprawy.

Piękna idea, trudno się pod nią nie podpisać. Kielkowała ona w dyskusjach grupy warszawskich żeglarzy, skupionych wokół Bractwa Żelaznej Szekli, jeszcze na długo przed zbudowaniem „Pogorii”, a dojrzała podczas rejsu, jaki na przełomie lat 1976/1977 odbył Krzysztof „Polonezem” przez Wielkie Jeziora Ameryki, w dół Missisipi i przez Atlantyk do Polski. Płynął z żoną i dwojgiem dzieci. Aby dzieci nie straciły roku szkolnego, trzeba było je w trakcie podróży uczyć i to był właśnie pierwowzór „Szkoły pod żaglami”, jeśli nie liczyć zbliżonych do niej przedsięwzięć organizowanych za granicą.

Tak więc Krzysztof Baranowski przystąpił do realizacji swych dalekosiężnych planów. Zaczął od budowy odpowiedniego żaglowca. Przekonał władze o możliwości i konieczności takiej inwestycji i doprowadził do tego, że Komitet do spraw Radia i Telewizji zamówił w Stoczni Gdańskiej stalową barkentynę — „Pogorię”. Zwodowano ją w 1980 roku.

A oto podstawowe dane techniczne „Pogorii”: wyporność — 342 tony; długość z bukszprytem — 47 m; szerokość — 8 m;

zanurzenie — ok. 3,5 m, zależne od stopnia załadowania; wysokość masztów — 32 m; łączna powierzchnia żagli — ok. 1000 m²; maksymalna liczba żagli — 17; silnik — wysoko-
prężny „Wola” o mocy 254 KW; pojemność zbiorników paliwa — 22 T, praktycznie 19 T; zużycie paliwa — 0,65—0,72 T na dobę przy ciągłej pracy silnika i ekonomicznej prędkości; 0,13 T przy wyłączonym silniku (przez agregaty prądotwórcze); pojemność zbiorników wody — 44 T; liczba koi — 53.

Tyle liczby, do których trzeba dodać, że etatowa załoga „Pogorii” składa się z kapitana, chiefa, mechanika, motorzysty, bosmana, intendenta i kuka. Zajmują oni pięć dwuosobowych kabin i dwie jednoosobowe. Kabina kapitana jest usytuowana na rufie i połączona z obszernym salonem. Oficerowie i asystenci oficerów mieszkają w dwóch czterosobowych kabinach. W trakcie wyprawy „Szkoły pod żaglami” podział pomieszczeń wyglądał inaczej.

Jungowie mieszkają na „Pogorii” w dwóch obszernych kubrykach na dziobie, piętnasto- i dziesięcioosobowym. Jest też na śródkręciu ośmioosobowa kabina przeznaczona w zasadzie dla dziewcząt.

Koje umieszczone są przy burtach w dwóch lub trzech poziomach, jedna nad drugą. Ich układ przypomina trzy szuflady biurka, z których najwyższa jest najmniej wysunięta, a najniższa najbardziej.

W rufowej części statku znajduje się niewielka, wyłożona sosnową boazerią mesa oficerska. Przyjmuje się w niej gości, gawędzi, załatwia sprawy formalne, związane z wejściem i wyjściem z portu, ale na ogół się w niej nie jada. Kapitan, oficerowie i załoga etatowa spożywają posiłki razem z jungami, w mesie załogowej. Mieści się ona na śródkręciu, a w niej znajduje się pięć stołów, przy których może usiąść 36—44 osób. Obok mesy załogowej jest kambuz wyposażony w elektryczną kuchnię i szereg innych urządzeń kuchen-

nach. Z kambuza schodzi się piętro niżej do magazynu prowiantowego, dużej przedchłodni (ok. $+12^{\circ}\text{C}$) i czterech komór chłodniczych (-20°C), w których można zmieścić łącznie cztery tony żywności. Z kambuzem sąsiaduje pentra. Tam też jest podręczna lodówka. Zostawia się w niej nie zjedzone w czasie posiłków produkty; przydają się jako podkurek dla nocnych wacht.

Na jachcie znajdują się trzy łazienki wraz z ubikacjami. Każda wyposażona jest w umywalki i prysznic z ciepłą i zimną słodką wodą.

W przedniej nadbudówce statku usytuowano klasę. Jest ona wyposażona w opuszczaną z sufitu tablicę, dwa długie stoły połączone trzecim w podkowę, pod ścianami stoją ławy-pojemniki. Podczas lekcji mieści się w niej bez większych problemów dwudziestu kilku uczniów, a w czasie uroczystości, np. imieninowych, wspólnego śpiewania czy wyświetlania filmu klasę wypełniało i czterdzieści osób.

Rufową nadbudówkę zajmuje kabina nawigacyjna. Jest tu duży stół nawigacyjny, miejsce na mapy i inne pomoce nawigacyjne, szafki, schowki, półki i szuflady na sprzęt, jak sekstanty, lornetki, rakietnice, flagi itp. W kabinie tej także mieści się całe wyposażenie elektroniczne i nawigacyjne jachtu, a więc: radiostacja dalekiego zasięgu, radiotelefon, morski odbiornik radiowy, radionamiernik, radar, radiowy odbiornik map pogody, echosonda, wskaźniki siły i kierunku wiatru, rozgłośnia jachtowa, wyłączniki świateł nawigacyjnych i roboczych, aneroid, barograf, chronometr, wskaźnik logu i szybkościomierz. W rejsie „Szkół pod żaglami” był tam też drugi radar i odbiornik nawigacji satelitarnej.

Od strony rufy kabina nawigacyjna graniczy z mostkiem, gdzie usytuowano tablicę sterowania silnikiem głównym, manetkę steru manewrowego oraz repetytory wskazań

kompasu, sondy, logu, siły i kierunku wiatru. Na rufie jest klasyczne koło sterowe i stanowisko sternika. Za nim znajduje się kompas główny, według którego ustala się kursy. Ponadto na rufie znajdują się dwa kabestany używane do wybierania cum, dwie tratwy ratunkowe i dwie składane ławeczki. Już za rufowym relingiem sterczy flagsztok i strzelają na kilka metrów w górę anteny radiowe.

Na dziobie zainstalowano windę kotwiczną, używaną również do wybierania cum.

Na śródkręciu umieszczono ponton i motorówkę. Tu są też świetliki maszynowni, żurawiki łodziowe i duży kabestan służący do wybierania fałów grota.

2. PIERWSZE KROKI

Była więc „Pogoria”, był świetny pomysł i był już czas najwyższy, aby przystąpić do jego realizacji. Nakreśliśmy plan działania i poczęliśmy stawiać nieśmiało pierwsze kroki ku wyznaczonemu celowi. Należało przekonać odpowiednie władze o słuszności naszej idei, skłonić różne urzędy i instytucje do wyrażenia zgody, znaleźć sponsorów, skompletować kadrę, przemyśleć sposób rekrutacji młodzieży i przeprowadzić nabór. Reszta to drobiazgi: opracowanie trasy rejsu, zakup sprzętu oraz prowiantu, zapewnienie wyprawie dochodów za granicą, załatwienie urlopów i tak dalej, i tak dalej. Proste, prawda? Zupełnie jak recepta na dobrą rzeźbę: wyobrazić sobie, co ma przedstawiać i usunąć resztę zbędnego marmuru.

Kadrę dobrał Krzysztof sam. Z jej składu znałem tylko

kilka osób. Resztę poznałem dopiero na spotkaniu zorganizowanym u Krzysztofa w listopadzie 1982 roku. Była to grupa wspaniałych młodych ludzi — alpinistów, grotolazów, globtroterów, komandosów, pletwonurków — w większości uczestników poprzedniej antarktycznej wyprawy „Pogorrii”, którzy, jak sami o sobie mówili, sprawy niemożliwe do załatwienia załatwiają od ręki, a na cuda potrzeba im tylko trochę czasu.

Podzielono role i zadania. Nie warto ich tu szczegółowo omawiać, chociażby dlatego że skład załogi wielokrotnie się zmieniał.

Od samego początku jednak organizowali wyprawę Kazimierz Robak — sekretarz „Szkoły pod żaglami”, Wojtek Przybyszewski — skarbnik oraz Andrzej Makacewicz odpowiedzialny za sprawy techniczne i kontakty zagraniczne. Moim głównym zadaniem było zorganizowanie szkoły.

W jakiś czas później włączyli się do działania Mirek Lasota i Janusz Cieliszak — pracownicy telewizji — a na kilka tygodni przed wypłynięciem również reszta kadry, znajdująca się dotąd na liście rezerwowej, jak Janusz Kawęczyński, pseudonim Geograf, czy Staszek Choiński oraz nowo dokooptowani: Andrzej Bolewski, Karmena Stańkowska.

Dobór kadry był trudną i nie do końca prawidłowo rozwiązaną krzyżówką. Mimo że chętnych nie brakowało, a przez wciąż modyfikowaną listę przewinęło się kilkakrotnie więcej kandydatów, niż było miejsc, z wielkim trudem udało się ją w końcu zamknąć. Sądzę, że uprościłoby sprawę sięgnięcie do szerszych kręgów żeglarskiego społeczeństwa, na przykład przez ogłoszenie otwartego konkursu, tym bardziej że należało znaleźć ludzi łączących w sobie cały szereg szczególnych cech, rzadko występujących razem u jednej osoby. Kadra takiej wyprawy powinna reprezentować sobą nie tylko wysokie formalne i faktyczne kwalifika-

cje oraz doświadczenia żeglarskie, nie tylko być sprawna fizycznie, zdrowa, znać obce języki, ale też mieć wyższe wykształcenie o kierunkach pozwalających jej pełnić role nauczycieli, odznaczać się dużą odpornością psychiczną, stanowić grupę ludzi kierujących się w życiu podobnymi zasadami, a więc mogących się polubić i zgodnie z sobą współpracować oraz przejawiać jeszcze szereg innych uzupełniających się talentów.

Do tego ci wszyscy ludzie powinni chcieć i móc popłynąć. Chcieć oznaczało podjąć ryzyko wytężonej, prawie dwuletniej pracy organizacyjnej bez żadnej gwarancji, że zostanie ona uwieńczona sukcesem. Móc — to w okresie przygotowawczym poważnie ograniczyć aktywność zawodową, zrezygnować z dodatkowych zarobków; z życia towarzyskiego, zaniedbać rodzinę, a podczas samej wyprawy zdecydować się na blisko roczne rozstanie z najbliższymi i z zakładem pracy. Nie każdy może sobie na taki luksus pozwolić.

Problemem równie ważnym i trudnym, jak dobór kadry była rekrutacja młodzieży. Co do tego, że „Szkoła pod żaglami” musi być jednoklasowa, wszyscy się zgadzali, ale która to miała być klasa? Po wszechstronnym rozważeniu wszystkich za i przeciw postanowiliśmy, że będzie to druga klasa licealna. Czynnikiem decydującym był tu wiek uczniów: szesnaście lat. Młodzież w tym wieku jest już dostatecznie rozwinięta fizycznie, by podolać trudom czekającym załogę żaglowca. Wszak marynarze wielkich żaglowców Eriksona okrążających Horn w latach trzydziestych naszego stulecia mieli właśnie po piętnaście—siedemnaście lat i świetnie dawali sobie radę. Tak, szesnaście lat to był dobry wiek.

Druga klasa wydawała się też najłatwiejsza do prowadzenia. Nie mogliśmy się przecież porywać na klasę maturalną, a klasa pierwsza nie wchodziła w rachubę, bo trafiająca do niej młodzież, nienawykła jeszcze do metod dydaktycznych

szkoły średniej, mogłaby mieć trudności z samodzielną nauką. Pozostawała więc klasa druga lub trzecia. Ze względu na wiek — im młodszy, tym łatwiejszy do kształtowania charakter — wybraliśmy klasę drugą.

Ale dlaczego licealną? Czy uczniowie techników są gorsi? — pytali zwolennicy egalitaryzmu. Nie, nie są gorsi, lecz licea mają prawie identyczny program, a technika są różne. Nie mogliśmy przecież realizować na „Pogorii” kilkunastu specjalności i do tego wymagających solidnego zaplecza warsztatowego. Uff! Iluż to ludziom musiałem cierpliwie wyjaśniać takie oczywiste prawdy!

Decydując się na drugoklasistów, zdawaliśmy sobie sprawę (choć chyba nie w pełni) z trudności, jakie sprawia szesnastoletnia młodzież krytycznie ustosunkowana do świata dorosłych i ignorująca wszelkie autorytety, a nawet — powiedzmy to wprost — pyskata, przemądrzała, aroganka, nieposłuszna. Liczyliśmy tu na morze — potężnego wychowawcę, który najbardziej zrozumiiałych potrafi rzuć na kolana i nauczyć pokory, każdemu umie wytłumaczyć, jak małym pyłkiem jest wobec potężnych żywiołów, jak drobnym kółkiem w skomplikowanym mechanizmie jachtowego społeczeństwa, lin, żagli, nie znanych urządzeń. Liczyliśmy na działający z żelazną konsekwencją rytm wacht, dyscyplinę obowiązującą na pokładzie, na naszą nietypowość jako nauczycieli. Bo przecież mieliśmy być i byliśmy nietypowi. Nie tylko dlatego, że każdy z nas doskonale znał wykładany przez siebie przedmiot. Byliśmy nietypowi dlatego, że przez 24 godziny na dobę dzieliliśmy dołę i niedołę naszych wychowanków, pracowaliśmy z nimi ramię w ramię na rejach, mogliśmy im imponować znajomością żeglarskiego rzemiosła, odpornością w trudnych warunkach i wieloma innymi umiejętnościami.

Pozostawało ustalenie sposobu rekrutacji młodzieży.

Oprócz oczywistych warunków jak dobre wyniki w nauce i wysoki poziom sprawności fizycznej młodzież ta powinna się jeszcze czymś wyróżniać, coś z siebie dać, udowodnić, że jest wytrwała w dążeniu do celu, pokonać jakiś próg trudności. Co mogło być tym progiem, który trzeba by było długotrwale pokonywać z pożytkiem dla innych? Rozwiązanie podpowiedziała Ewa Baranowska, małżonka Krzysztofa. Niech młodzież wykaże się kilkumiesięczną opieką nad ludźmi starymi, chorymi, niedołącznymi. Przecież brakuje opiekunów społecznych i nawet fakt, że Polski Komitet Pomocy Społecznej dysponuje pieniędzmi na ich opłacenie nie zmniejsza problemu. Same pieniądze zakupów nie zrobią, w domu nie posprzątają, zepsutego żelazka nie zreperują... Do tego potrzebni żywi, chętni ludzie. Tę pożyteczną rolę będą sprawować kandydaci na rejs, a wynagrodzenie, które za tę pracę wzięliby płatni opiekunowie społeczni, zostanie przekazane na konto rejsu. Taką umowę zawarto z PKPS.

3. PAPIEROWY SZTORM

Wynikiem przemyśleń, ustaleń i dotychczasowych działań był list Krzysztofa skierowany do pierwszych klas licealnych, spośród których miała się w następnym roku rekrutować druga klasa „Szkoły pod żaglami”. List informował o rejsie i warunkach uczestnictwa.

Został rozesłany do wszystkich liceów ogólnokształcących w Polsce, ale nie do wszystkich uczniów dotarł. Dyrekcje i rady pedagogiczne wielu szkół uznały całe przedsięwzięcie

za niepoważne, a nawet niemoralne. W szkołach tych list zatajono przed młodzieżą lub odczytano, potępiając jednocześnie pomysły i autora.

W ślad za listem pojawiły się programy telewizyjne o „Szkołach pod żaglami”. Ponad dwa tysiące dziewcząt i chłopców odpowiedziało na apel. W dniu 31 stycznia 1983 roku, gdy zamknięto listę zgłoszeń, okazało się, że 864 chłopców i dziewcząt spełniło wszelkie formalne wymagania i podjęło trud opieki nad ludźmi jej potrzebującymi, poczęło trenować biegi i pływanie, zdobywać kondycję, wzmogło wysiłki w nauce. Nie przyszło im to łatwo. Spotykali się z różnymi, nie zawsze przyjaznymi reakcjami ze strony kolegów i nauczycieli, nie wszyscy podopieczni chcieli im zaufać i przyjąć ofiarowaną pomoc, niejednokrotnie napotykali na biurokratyczne trudności w terenowych placówkach PKPS, gdzie czasem przyjmowano ich niechętnie mimo braku rąk do tej trudnej pracy. Sięgnijmy zresztą do listów, jakie nadeszły od zainteresowanych pracą opiekunów:

PKPS nie jest w stanie dać adresu osoby potrzebującej pomocy, ponieważ musiałby płacić za opiekę 22 zł za godzinę, co jest niemożliwe. Nie wierzy w bezinteresowną pomoc.

Urszula

Od początku uznałam akcję kpt. Baranowskiego za bardzo pożyteczną. (...) Warunkiem przystąpienia do zmagania była jednak nie sama pomoc, ale pomoc udokumentowana. (...) Otóż mimo wysiłków nie udało mi się przekonać pracowników PKPS, że powinni wskazać córce osobę potrzebującą pomocy. Skończyło się zatem na dobrych chęciach i można by przejść nad tym do porządku dziennego, gdyby nie jedno

pytanie mojej córki: „Mamo, jak tacy ludzie mogą pracować w takiej instytucji?”

Izabella Kujaś, matka

Warto przytoczyć również stanowisko, jakie zajęło w tej sprawie Prezydium PKPS w Gdańsku*:

Prezydium PKPS w Gdańsku (...) protestuje przeciwko zamiarom Rady Naczelnej PKPS, by pieniądze przeznaczone na pomoc społeczną przekazywać na finansowanie elitarnych wycieczek dla wybranej niewielkiej grupy młodzieży szkolnej. Nie negując samej idei wychowania morskigo młodzieży uważamy, że są inne źródła i resorty do tego powołane, by realizować tego rodzaju przedsięwzięcia. Natomiast PKPS winien zająć się realizacją swoich zadań statutowych. Decyzje o pieniądzach zarobionych przez młodzież należy pozostawić samej młodzieży. (...) Wojewódzki Zarząd PKPS w Gdańsku nie będzie realizował pisma Sekretarza Generalnego Rady Naczelnej PKPS na swoim terenie z uwagi na wyżej przytoczone argumenty.

No i zaczęło się. W prasie, radiu i telewizji rozgorzała dyskusja na temat „Szkoły pod żaglami”. Wysuwano wiele zarzutów. Większość z nich wynikała z niedoinformowania, braku zaufania i, co tu dużo mówić, z nieznajomości rzeczy. Duża grupa przeciwników rejsu atakowała go z pozycji walczących o społeczną sprawiedliwość: kraj ginie z głodu, a tu dla grupy wybrańców (z pewnością synów prominentów!) organizuje się wycieczkę do Indii, której koszt wynosi milion złotych od osoby i to tylko w nagrodę za kilkumiesięczną opiekę nad staruszką, co i tak powinno być obowiązkiem każdego młodego człowieka.

Również mało kto, spośród kwestionujących wysokie

* Cytat z pisma „Pomoc Społeczna” nr 3/83

koszty rejsu zdawał sobie sprawę, że w preliminarzu opiewającym na około dwadzieścia milionów złotych tkwiły sumy, które musiałyby być wydatkowane bez względu na to, czy rejs odbyłby się, czy nie. Był to m.in. kilkumilionowy koszt remontu, jaki zgodnie z przepisami czekał „Pogorię” po sezonie 1984 roku, idące w setki tysięcy złotych koszty nowych żagli, ubezpieczenie, pensje stałej załogi. Niewiele osób wiedziało, że konto rejsu obciążono też kosztami akcji letniej dla całej młodzieży startującej w wielkim wyścigu o miejsce w „Szkoła pod żaglami”.

Na ogół nie brano też pod uwagę, że poważna część kosztów miała być pokryta z wpływów za pracę młodzieży, z dochodów uzyskanych od Społecznego Komitetu Przeciwalcoholowego za reklamę trzeźwości, jaką miała propagować „Szkoła pod żaglami”, oraz z telewizji za filmy, które zamierzano nakręcić w trakcie rejsu. W to, że wywozimy z kraju tylko tysiąc dolarów ofiarowanych przez firmy polonijne i prywatne dewizy oraz że „Szkoła pod żaglami” sama na siebie zarobi podczas rejsu, wierzyło niewielu. Dyskutowano bez końca. Były głosy przeciw i za, przemysłane i przelewane na papier pod wpływem chwili, wypowiedzi laików i fachowców. Dyskusja nie wygasła nawet już po rozpoczęciu rejsu.

Oto na przykład protest Rady Pedagogicznej Liceum imienia Mikołaja Kopernika w Łodzi, który zapoczątkował burzę:

... rada pedagogiczna zgłasza stanowczy protest przeciwko rozpowszechnianiu i realizowaniu akcji kpt. Baranowskiego. (...) Naszym zdaniem akcja ta demoralizuje młodzież. (...) Ludzie starzy i potrzebujący istnieli w Polsce zawsze i wiedzieli o tym młodzież szkolna. Uczniowie od dawna spełniali godnie swą powinność wobec tych ludzi, nie czekając na żadne apele, a tym bardziej nie oczekiwali

za to nagrody. Czy mamy wychowywać młode pokolenie ucząc ich interesownej pomocy innym? (...) Jakim prawem PKPS przeznacza olbrzymie sumy z funduszy społecznych na rejs przez pół świata? Sam fakt finansowania rejsu przez taką instytucję jest głęboko niemoralny. Oświadczamy, że w naszej szkole nie podaliśmy tego apelu do wiadomości uczniów. Uważamy, że należy natychmiast wstrzymać akcję „Pogoria”. Domagamy się, aby w przyszłości nie angażować młodzieży do akcji, które wypaczają charakter.

Inni nauczyciele byli odmiennego zdania, o czym świadczą listy drukowane przez pismo PKPS „Pomoc Społeczna” nr 3/1983 w artykule pt. „Lektura obowiązkowa”:

Jestem całym sercem z moimi uczniami i tak bardzo chciałabym widzieć choćby jednego z nich na pokładzie „Pogorii”.

Małgorzata Tomtała, pedagog

Niektórzy moi uczniowie opiekują się już od dawna osobami starszymi. Inni, nie licząc na rejs „Pogorii”, a więc na nagrodę, podjęli pod wpływem Pana szereg postanowień płynących prosto z serca, dla niektórych jest to również bodziec do walki o lepsze stopnie, by w rywalizacji o miejsce w załodze wypaść jak najlepiej. Dlatego dziękuję Ci, Kapitanie, że pomagasz w naszej pracy dydaktyczno-wychowawczej.

Bogumiła Miodyńska-Kowalczyk, pedagog

Zdania młodzieży też były podzielone, a jej listy niezwykle interesujące:

Jeśli chodzi o pomoc ludziom starszym, to nie wystąpiłem o adres takowej do Wojewódzkiego Komitetu Pomocy Społecznej. Nie uważam, aby zaszczyt przynosiła pomoc dawana tylko po to, aby coś za nią otrzymać! Pomagam już długo...

Dorota

Bardzo ucieszył nas Pana list. Nie tylko uważamy, że jest to wspaniały pomysł. Myśl o ewentualnym zakwalifikowaniu się jeszcze bardziej zmobilizowała nas do nauki, a pomoc starszej osobie, którą się już opiekujemy, daje dużą satysfakcję.

Darek i Artur

Gdyby zadano mi pytanie: „Dlaczego chcesz płynąć w rejs?” — odpowiedziałabym: „Jestem w wieku, w którym pragnie się czegoś nieosiągalnego, czegoś, co istnieje tylko w naszej wyobraźni”.

Joasia

Do dyskusji włączyli się również publicyści. Andrzej Mozołowski w artykule „Liceum na Pogorii” zamieszczonym w numerze „Polityki” z 15 stycznia 1983 roku pisał:

...Jeśli bowiem o pieniądze chodzi, trzeba wiedzieć, że rejs „Szkół pod żaglami” nie jest fundowany przez PKPS... Udział zaś złotówkowy PKPS, jeśli go rozpatrywać od strony efektywności, wydaje się dobrym dla tej instytucji interesem. Ruszenie wielotysięcznej rzeszy chłopców i dziewcząt — nawet jeśli trzy czwarte ich liczby miało się z czasem wycofać — do pomocy ludziom starym i bezradnym, da chyba znacznie większe rezultaty niż dodatkowe zatrudnienie kilku pielęgniarek. Bardziej zasadne wydają się wątpliwości moralne... Słusznie, pomoc bliźnim winna płynąć z serca, nie z wyrachowania. Jest to jednak założenie czysto teoretyczne; nie ma na świecie systemu wychowawczego, który by nie dopuszczał pomocniczego instrumentu, jakim jest perspektywa nagrody. Nawet Kościół obiecuje swym członkom najwyższą nagrodę za czynienie dobra — wieczne zbawienie. Świeckie wychowanie dziecka polega wszak też na wynagradzaniu postępów dobrych, karaniu za złe. Samo szkolnictwo posługuje się rozbudowanym systemem nagród i kar, choć operując przesłankami auto-

rów listu, można by stwierdzić, że młodzież powinna się uczyć z czystej żądzy wiedzy. Cóż, człowiek rodzi się egoistą, dziecko charakteryzuje postawa „do siebie”. Altruizm trzeba w nim wyrabiać, trzeba doń zachęcać. To samo dotyczy młodzieży — i dorosłych zresztą też. To właśnie mieli na celu inicjatorzy „Szkół pod żaglami”, każąc kandydatom czytać dobrze, jeśli chcą wziąć udział w tym rejsie...

Listy, będące reakcją na powyższy artykuł, drukowane w numerze 12 „Polityki” z tego samego roku też prezentują dwoistość poglądów:

...I ta sama telewizja, która tak umiejętnie rozwijała bezinteresowne odruchy dzieci (...) teraz propaguje pomoc staruszkom za ich własne pieniądze... Zgodnie z zasadą: po co pomagać „za frajer”, skoro można to samo robić za pieniądze, i jeszcze pojechać na wycieczkę dookoła świata?

Gratuluje Radzie Pedagogicznej Liceum Kopernika w Łodzi odpowiedzialności i rozumu...

Nazwisko i adres znane redakcji

Jesteśmy wdzięczne za naprowadzenie nas na taką formę pomocy ludziom niepełnosprawnym i chorym, bo przecież nawet jeśli nie dostaniemy się na „Pogorię”, to przyjaźń ofiarowana samotnym ludziom będzie zarówno dla nich, jak i dla nas czymś bardzo drogocennym.

Joanna Jastrzębska

Violetta Prokopiak

Fragmenty artykułu Grażyny Horodeckiej pt. „Z torni-
strem przez dwa oceany! Koszt wiatru i młodzieńczych
marzeń” drukowanego przez „Sztandar Młodych” z 12 maja
1983:

...Faktem jest, że Polski Związek Żeglarski wyraził negatywną opinię o rejsie. Dotyczyła ona jednak nie strony

żeglarskiej, lecz finansowej. Utrzymanie „Pogorii” kosztuje około dziesięciu milionów złotych rocznie (ubezpieczenie, remonty) i niezależnie od tego, iż ma ona służyć żeglarskiemu wychowaniu polskiej młodzieży, powinna również zarabiać na swoje utrzymanie. Stosuje się tu tzw. czartery, czyli wydzierżawienie jachtu kontrahentom dewizowym, jednakże tylko w okresie zimowym. Czarter nie może wyłączyć jachtu latem, kiedy powinien on służyć młodzieży i żeglarzom w kraju. Niestety, w tej chwili kontraktów dewizowych nie ma i na zawarcie ich na zimę 1983/84 jest już za późno. Żadnych zaś innych planów zagospodarowania „Pogorii” w tym okresie PZZ nie posiada. Pamiętajmy, że postój na cumach w kraju też kosztuje (ok. 4 mln za rok), remont i tak musi się odbyć, ubezpieczenie niezależnie od wykorzystania jachtu trzeba zapłacić, a po Bałtyku zimą żeglować nie należy. (...) Akcji opieki nad ludźmi starymi i potrzebującymi pomocy, która stanowiła dla młodzieży warunek przystąpienia do eliminacji, niesłusznie zarzuca się niemoralność i interesowność. W chwili zamknięcia listy zgłoszeń... znajdowały się na niej 864 osoby i młodzież ta została uczciwie poinformowana, że rejs przeznaczony będzie dla trzydziestu najlepszych. Stosunek liczb 864 do 30 nie przeraził nikogo. Są natomiast głosy od młodych ludzi, którzy po stwierdzeniu, że są zbyt mało sprawni fizycznie rezygnują z eliminacji na „Pogorię”, nie zaprzestaną natomiast opieki nad ludźmi starszymi, gdyż czują się im potrzebni. Liczne listy są dowodem, że zetknięcie się z problemem ludzi samotnych i wymagających opieki wielokrotnie stanowiło dla młodzieży odkrycie, a kolejnym odkryciem była radość płynąca z uczucia, że jest się potrzebnym drugiemu człowiekowi... Główne zarzuty zgłaszane wobec nowego eksperymentalnego rejsu „Pogorii” dotyczyły kosztów przedsięwzięcia. Tutaj niesłusznie chyba gani się udział w nich Polskiego Komitetu Pomocy Społecznej. Faktycznie jego pracownicy dwoją się i troją, by wywiązać się ze swych obowiązków wobec ludzi najbardziej potrzebujących.

szych i najbardziej osamotnionych. Komitet nieustannie poszukuje rąk do pracy opiekuńczej (5 tysięcy pracowników na pół miliona potrzebujących pomocy), z wdzięcznością przyjął więc propozycję współpracy. Przekaze on ekwiwalent pieniężny, wypracowany przez każdego ucznia, na konto „Szkoły pod żaglami” w wysokości 1200 zł miesięcznie, to jest poniżej przyjętych przez PKPS stawek (1500—2500 zł miesięcznie). Tak więc zamiast wydać 30 mln zł na nowych pracowników (których nie ma) lub 15 mln na pomoc sąsiadką dla 860 osób (o którą trudno), PKPS osiągnie ten sam cel przekazując wypracowane w uczciwy sposób przez młodzież siedem i pół miliona na konto szkoły...

Miesięcznik „Żagle i Jachting Motorowy” — jedyne żeglarskie czasopismo w Polsce — drukowało głosy zarówno za, jak i przeciw. W numerze czerwcowym z 1983 roku zamieszczono artykuł Witolda Tomaszewskiego „Szkoła Pana Kapitana”:

Od pewnego czasu opinię publiczną bulwersuje wiadomość, że kpt. Krzysztof Baranowski zamierza organizować szkołę pod żaglami. (...) Kapitan Baranowski uważa, że będzie to doskonały eksperyment pedagogiczny, pozwalający połączyć proces wychowawczy i dydaktyczny z edukacją morską. Mogłoby się więc wydawać, że inicjatywa taka ucieszy środowisko żeglarskie, a PZZ poprze ją w całej rozciągłości. Tymczasem, jak się okazuje, co poważniejsi kapitanowie i co bardziej odpowiedzialni działacze nie tylko nie skaczą z radości, ale wręcz cały pomysł traktują jako co najmniej dyskusyjny. A już zupełnym zaskoczeniem szczególnie dla kpt. Baranowskiego jest stanowisko Zarządu Głównego PZZ. Nie dość, że nie złożył on kandydatowi na „dyrektora” nowej placówki oświatowej gratulacji z powodu genialności pomysłu, to uznał, że z koncepcją Pana Kapitana nie chce mieć nic wspólnego. (...) Kapitan Baranowski zachowuje spokój. Niektóre z argumentów publikuje

opatrzywszy je odpowiednim komentarzem, inne w swoich telewizyjnych programach reklamowych pomija milczeniem. Jeszcze inne, których przemilczeć nie wypada, podaje do publicznej wiadomości po odpowiedniej obróbce. Spreparowane wypowiedzi oponentów (ach, ta technika telewizyjna!) są widać strawniejsze dla autora programu, a już na pewno wygodniejsze. A to, że ich sens zostaje wypaczony? Cóż, ponoć TV ma swoje prawa. Poza tym, jakże to zaskakująca niespodzianka dla takiego brzydkiego oponenta (miałem okazję przekonać się o tym osobiście), gdy nagle z ekranu i głośnika telewizyjnego wypowiada twierdzenia, których nie wygłosił w studiu w czasie nagrania.

A więc szkoła Kapitana zaczęła już działać. Szkoła — czego?

A oto inny artykuł, zamieszczony w numerze 5/1983 „Żagli i Jachtingu Motorowego” w rubryce „Głos sternika”:

Zaskoczyła mnie zajadłość z jaką wielu żeglarzy... zwalcza rejs „Pogorii” (...). Sprawa jest oczywiście dyskusyjna... Argumenty przeciwników rejsu sprowadzają się w zasadzie do dwóch głównych zarzutów: po pierwsze, że w tym samym czasie na „Pogorii” można zorganizować kilka czy kilkanaście rejsów po Bałtyku i to dla większej ilości młodzieży. Po drugie, że sprawa jest kosztowna i czy możemy sobie na nią pozwolić (...). Tego rodzaju rozumowania przypominają mi dyskusję toczoną wiele lat temu, gdy pewna osoba na stanowisku powiedziała (...), że kupowanie jachtów jest społecznie nieuzasadnione, bo koszt jednego jachtu jest równy kosztowi 200 kajaków i w związku z tym trzeba kupować kajaki, bo na nich będzie pływać więcej młodzieży...

Najostrzejszym akcentem polemiki wokół „Szkół pod żaglami” stał się opublikowany 6 kwietnia 1983 roku w „Głosie Wybrzeża” artykuł W. Z. Milenuszki, zawodowego marynarza, kapitana żegluga wielkiej, przewodniczącego

gdańskiego oddziału Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego. Artykuł ten, zatytułowany „Pogorią na Cejlon? Miraże i rzeczywistość”, warto przytoczyć z nieznacznymi tylko skrótami:

Na łamach „Głosu Wybrzeża” pod koniec ub. roku (1.12.82) ukazała się informacja pt. „Liceum pod żaglami” — „Pogorią” do Sri Lanki”. (...) W rejsie tym uczniowie — około 30 osób — mają rzekomo słuchać wykładów prowadzonych zgodnie z programem szkolnym (II klasy liceum) przez oficerów i kadrę żaglowca, czyli uczniowie „będą uczyć się normalnie!” Powstaje pytanie: czy oficerowie i kadra żaglowca będą bardziej pedagogami niż marynarzami, czy też odwrotnie. W pierwszym przypadku: bezpieczeństwo życia nie tylko młodzieży, ale wszystkich łącznie ze statkiem jest poważnie zagrożone. (...) Jeśli w grę wchodzi druga sprawa, tzn., że oficerowie i kadra żaglowca mogłaby być oceniona jako żeglarze — powstaną wątpliwości do kwalifikacji pedagogiczno-dydaktycznych. Program drugiej klasy licealnej nie jest łatwy. Dla wypełnienia obowiązujących lekcji potrzeba, według opinii tych, którzy wykładają w liceach, 30 godzin tygodniowo. W życiu załogi statku żaglowego podzielonego na czterogodzinne nadwachtę (ci, którzy muszą odpocząć przed służbą) i podwachtę (ci, którzy zeszli ze służby i muszą odpocząć) jest niemożliwe danie więcej niż 15 godzin w tygodniu. Jest to połowa koniecznego czasu. A o czasie do nauki własnej — nie ma mowy. Do żagli wywołuje się także podwachtę, gdy wymaga tego pogoda i zachodzi potrzeba. Nie opowiadajmy sobie bajek, że na kiwającym stateczku matematyka i chemia lub polski i historia wchodzi do głowy podobnie, jak przy normalnie stojącym stole w pokoju. Prawa biologiczne, gdy dobrze się rośnie i fizycznie męczy, wymagają odpoczynku i czasem wolnej chwili, jeśli nie ma to być galera. W każdym przypadku, nawet udanym, jest to rok wykreślony z życiorysu szesnastolatków, którego szybko nie nadrobisz. Przed

świadectwem dojrzałości i zamiarami wstąpienia w szranki dużej konkurencji egzaminacyjnej na naukę lub studia zawodowe byłby to eksperyment z cudzym, niedoświadczonym zdaniem i życiem nienormalny w swym pomysle, wykazujący brak poczucia odpowiedzialności. (...)

Wśród założeń finansowania całości rejsu „Pogorii” do Sri Lanki jest zakładany wkład ok. 13 milionów zł z funduszy Polskiego Komitetu Pomocy Społecznej, którego pieniądze — zgodnie z założeniami prawnostatutowymi — powinny być zużywane na pomoc dla najbiedniejszych i najbardziej potrzebujących rodzin, starców, inwalidów. PKPS nie ma żadnych delegacji prawnych „na finansowanie imprez pod płaszczykiem świadczenia usług dla PKPS. Zarząd Wojewódzki PKPS w Gdańsku uważa (wypowiedział się na ten temat na swym plenum), podobnie jak gdański PRON, to przedsięwzięcie za niewychowawcze i niemoralne. Liczne kręgi pedagogiczne i społeczeństwa problem ten widzą podobnie. Przyszli wybrańcy — uczestnicy owego rejsu „Pogoria” — mieli zapracować na pomoc właśnie potrzebującym, o których mowa wyżej. Wypracowane za tę pomoc pieniądze miały pokryć wydatki?! Chyba nie taka kalkulacja i nie takiej próby charakterów chcielibyśmy uczyć młodych! Jeśli już mają być w nagrodę rejsy — to dlaczego nie po Bałtyku, np. po dwa tygodnie w czasie wakacji z zawinięciem do Kołobrzegu, Swinoujścia? Też morze, też przygoda i przeżycie, i też wcale piękne porty, choć własne. Sprawa planowanego rejsu „Pogorii” na Ceylon (Sri Lanka) poruszana była na plenum Tymczasowej Rady Krajowej PRON, na posiedzeniach sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi oraz Morskiej Komisji KC obradującej ostatnio w Szczecinie, gdzie po negatywnych ocenach tego rejsu przedstawionych m.in. przez dowódcę naszej floty i przedstawiciela ZHP — minister, kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej cofnął także swe poparcie dla owego przedsięwzięcia. Oby problem można było uważać za zamknięty. Przeżywamy głęboki kryzys w naszym kraju, w którym

niełatwo jest ustalić priorytety potrzeb. Na pewno nie ma wśród nich lokaty na tego rodzaju podróże, jak wspomniany rejs „Pogoria” do Sri Lanki. Mało tego. Warunki i okoliczności zmuszają nas do bliższego przyjrzenia się wszelakiego rodzaju rejsom dookoła Cape Horn lub dookoła świata ze środków pochodzących ze społecznej szkatuły, gdy brak np. hotelu dla pielęgniarek w Akademii Medycznej Gdańska i tym samym brak pielęgniarek jest przyczyną nieprzeprowadzania koniecznych operacji, od których zależy może ludzkie życie. Jest ponadto tyle innych pilnych i ważnych potrzeb...

Artykuł kapitana Milenuszkińa rozjątrzył dyskusję. Chyba najostrzej polemizował z nim Włodzimierz Szczepański w felietonie „Abordaż”, zamieszczonym w czerwcowym numerze „Pomocy Społecznej”:

Wśród ludzi mówiących na co dzień „proszę” i „dziękuję” przyjęła się nie od wczoraj zasada, że spierać się można co do interpretacji faktów, nigdy zaś co do samych faktów. Zdarzają się jednak dżentelmeni, którzy w ramach odnawiania naszego wspólnego domu starają się odnowić i ten przeżytek. Na łamach „Głosu Wybrzeża” nr 80/83 zabiegu tego dokonał kpt. Walenty Milenuszkin, atakując z grubej — ojczyźnianopatriotycznej rury organizatorów „Szkoły pod żaglami”. (...) Na początek Autor wyśmiewa się z możliwości zrealizowania programu szkolnego „na kiwającym stateczku”. Niewątpliwie więcej nauczy się panna z Pikutkowa na zjedzonym przez myszy globusie od nauczycielki, która nie wyściubiła nosa poza Klimontów, niż oglądając na własne oczy pół świata pod opieką ludzi wykształconych, bywałych i pedagogów z zawodu. Kolejnym argumentem „przeciw” ma być zagrożenie życia „nie tylko młodzieży, ale wszystkich łącznie ze statkiem”. (...) Nieprawdą jest również jakoby PKPS miał wyłożyć 13 mln zł na pokrycie kosztów rejsu. Mowa była jedynie o sumie zarobionej przez

uczniów świadczących pomoc podopiecznym PKPS w orientacyjnej wysokości 5 mln zł. Ale cóż znaczy takie zaokrąglenie — głupie 8 mln. Czytelnik nie sprawdzi, a protesty można ślać, gdzie się tylko da, oraz informować via PAP i innymi drogami, że „liczne kręgi pedagogiczne i społeczeństwa problem ten widzą podobnie”. Jak dotychczas idea „Szkół” spotkała się z protestem tylko jednego liceum w Łodzi. (...) Autor publikacji w „Głosie Wybrzeża” i kruczajty poza nim wytacza najcięższe armaty. Wszyscy protestują — dramatyzuje: gdański PRON, ZW PKPS, KC PZPR, ZHP, Urząd Gospodarki Morskiej cofa swe poparcie dla wyprawy itd. Rzecz ma się zgola inaczej. Przewodniczącym gdańskiej rady PRON jest sam Autor. ZW PKPS nie odbywał żadnego plenum, a protest, na jaki powołuje się p. Milenuszkin, dziwnie przypomina protest gdańskiego PRON sygnowany przez PAP. Wydział Administracyjny KC życzliwie zapoznał się ze sprawą. Przedstawiciel ZHP, o którym mowa w artykule, jest anonimowy, a organizatorzy „Szkół” w równym stopniu starali się o poparcie UGM, jak o poparcie organisty z Mławy. Natomiast dyskretnie przemilcza Autor, że poparcia swego nie cofnęli ministrowie oświaty i ds. młodzieży. (...) Wkłada więc p. Milenuszkin cwaniackie wycieczki na Bermudy do jednego worka z owianymi legendą wyprawami kapitanów Teligi, Chojnowskiej-Liskiewicz, Kubry Jaworskiego i innych. Wychodzi z tego, jak słoma z butów, wrogi stosunek marynarzy-profesjonalistów do żeglarstwa w ogóle, a do pełnomorskiego w szczególności. I tu należy upatrywać prawdziwych motywów abordażu na „Pogorię”. Nie oszukujmy się, atak na „Szkolę pod żaglami” jest tylko przygrywką do rozprawienia się z żeglarstwem jako takim, np. pod zasłoną trudnej sytuacji gospodarczej („chyba czas — pisze Autor — przyrzyć się z bliska działalność Polskiego Związku Żeglarskiego i Bractwa Żelaznej Szekli”). Jak tak dalej pójdzie, to polskie żeglarstwo zamieni się w moczenie balii na gliniankach.

PS

W „Głosie Wybrzeża” z 19 maja br. emitowano dalszy odcinek serialu w reżyserii przeciwników „Szkół pod żaglami”. Tym razem jest to prawie anonimowy, niby-redakcyjny komentarz oparty na zasadzie „gdyby co, to nie wiadomo kto”. Zawiera on kolejną porcję starych „nieporozumień” i nowych kalumnii. Redaktor owego paszkwilu na PKPS, siląc się nieudacznie na bezstronność, cmoka w samozadowoleniu, że „Głos” udostępnił swe łamy zarówno tym, którzy propagują odbicie rejsu, jak i tym, którzy są temu kategorycznie przeciwni. Ciężko się na to nabrać. (...) Można by naturalnie skwitować całą sprawę współzuciem dla nieboraka, który wstydził się podpisać własnym nazwiskiem, gdyby nie pewne „ale”, które takiego uproszczenia nie znosi. Otóż chciałbym zasięgnąć rady u anonimowego specjalisty od moralności, jak nazwać sugerowanie Czytelnikom „Głosu Wybrzeża”, że PKPS ma pokryć całość kosztów rejsu w wysokości 30 milionów złotych, podczas gdy suma ta nie przekroczy kilku milionów? Zważywszy rozdmuchaną wokół „Szkół” histerię, tego rodzaju „błąd” można bez skrupułów zakwalifikować jako przejaw dziennikarskiego zdziczenia. Słowa „niemoralny i absurdalny” grzeszą przesadną delikatnością.

„Głos Wybrzeża” z 18 maja 1983 r. publikuje oficjalne oświadczenie PKPS w sprawie „Szkół pod żaglami”:

W związku z zamieszczonym na waszych łamach w dniu 6 kwietnia br. artykułem W.Z. Milenuszkin, w którym przedstawia się tendencyjnie charakter akcji „Szkół pod żaglami”, informujemy, że Polski Komitet Pomocy Społecznej nie finansuje rejsu „Pogorii”. PKPS nie przekazuje na rejs pieniędzy społecznych przeznaczonych na pomoc dla najbardziej potrzebujących. PKPS daje jedynie młodzieży szansę zarobienia pieniędzy na częściowe pokrycie kosztów rejsu: zarobienie pieniędzy poprzez wykonywanie prac

społecznie użytecznych, a mianowicie sprawowanie opieki nad osobami starszymi i niepełnosprawnymi. (...) PKPS nie jest w stanie objąć pomocą wszystkich potrzebujących. Dlatego też inicjatywa zaangażowania młodzieży, która wykonuje odpłatnie czynności opiekuńcze, jest cenna i korzystna nie tylko dla niej samej i podopiecznych, ale i dla społeczeństwa. Ci, którzy popłyną „Pogorią”, zapracują własnym wysiłkiem na rejs, wykonując prace trudne i uciążliwe. W każdym razie żadna złotówka z funduszy społecznych nie zostanie przekazana na finansowanie rejsu.

Ze stanowiskiem kapitana Milenuszkińa zgadza się w zamieszczonym na łamach „Głosu Wybrzeża” spokojnym, rzeczowym artykule „O co naprawdę chodziło?” znany żeglarz i publicysta Jerzy Janusz Sydow, a mimo to jego artykuł jest w większości polemiką z argumentami przytaczanymi przez W. Z. Milenuszkińa:

...Zgadzam się więc z kpt. Milenuszkińem w przeważającej części jego argumentacji przeciwko cejlońskiemu rejsowi „Pogorii”. Pomysł ten zrodziła ta sama filozofia, która akceptowała budowę jachtu na rejs dookoła świata pod pozorem przygotowań do Transatlantyckich Regat Samotników. Ta filozofia patronowała rejsowi po wodach USA, zorganizowanemu pod hasłem: „typowa polska rodzina na typowym polskim urlopie”. (...) Gwoli sprawiedliwości zauważmy, że tej filozofii zawdzięczamy też kilka rejsów wyczynowych, które na zawsze weszły do historii polskiego jachtingu. Generalnie jednak ma rację W. Milenuszkiń, gdy pisze o ludziach, którzy chyba nic lub niewiele zrozumieli z naszego ostatniego zakresu historii. Tu pełna zgoda i tego tematu rozwijać nie warto. Nie ma natomiast zgody na niektóre użyte przy okazji argumenty. I nie ma zgody na strzał oddany niby to mimochodem w kierunku żeglarstwa morskiego i Polskiego Związku Żeglarskiego. Walenty Milenuszkiń przedstawia apokaliptyczną wizję niemal nieu-

chronnej katastrofy, jakiej uległaby „Pogoria” w czasie wyprawy cejlońskiej. (...) Popatrzmy więc na sprawę realnie. Na niewielkiej „Pogorii” oprócz trzydziestki uczniów miało być co najmniej 15 osób załogi wykwalifikowanej. Nie są to nowicjusze: większość z nich to ludzie rozmiłowani w żaglowcach, którzy przeszli przez pokłady „Zawiszy Czarnego”, „Zewu Morza”, „Zaruskiego” czy samej „Pogorii”. Są tam i tacy, którym nieobcy był „Dar Pomorza”, jest wreszcie człowiek, który cało i zdrowo przeszedł przez piekło Fastnet Race 1979. Otóż twierdzę, że w sytuacji eksperymentalnej ta piętnastka poradziłaby sobie z „Pogorią” sama, bez potrzeby wysyłania dzieciaków na reje. Uważam też, że średni poziom umiejętności nautycznych tej ekipy znacznie przewyższa średnią wspomnianych tu załóg kaphornerów sprzed lat, a jej doświadczenie morskie jest wystarczające do proponowanej trasy. Dlatego też uważam, że niedwuznaczna sugestia W. Milenuszkińa co do braku kwalifikacji obsady oficerskiej „Pogorii” jest ciosem poniżej pasa. Podkreślam z naciskiem, że moja opinia o wysokich umiejętnościach fachowych kadry „Pogorii” nie przekreśla mojej jednoznacznie negatywnej opinii o planowanym rejsie na Ceylon. Ale uważam, że dość jest przeciw temu rejsowi argumentów rzeczywistych. Dorabianie argumentów na siłę jest niepotrzebne i przede wszystkim niegodne. (...) Dla zdobycia poklasku nieorientowanego czytelnika kpt. Milenuszkiń łączy sprawę rejsów oceanicznych z brakiem hotelu dla pielęgniarek w Gdańsku. Brakuje wręcz przyzwoitego wyrazu dla określania takiego sposobu argumentacji. Hotelu dla pielęgniarek (i wielu innych potrzebnych obiektów) nie ma, bo polskie budownictwo jest ciężko chore i niewydolne. Nawet gdybyśmy w ogóle zlikwidowali żeglarstwo, nie przybyłaby od tego ani jedna izba, ani jedna przychodnia... Konkludując — atak kapitana Milenuszkińa na rejsy oceaniczne jest w gruncie wołaniem o wyeliminowanie z żeglarstwa ludzi najbardziej ambitnych i twórczych... jest próbą upupienia dziedziny życia

społecznego, będącej uznanym elementem kultury narodowej. I w tym, a nie w ataku na już załatwioną sprawę cejlońskiego rejsu „Pogorii” widzę prawdziwy sens „Miraży i rzeczywistości”.

Na zakończenie tego może zbyt długiego, ale ilustrującego nastroje tamtych dni przeglądu prasy przytoczmy wypowiedź Krzysztofa Baranowskiego, zamieszczoną w „Głosie Wybrzeża” w artykule „A jednak płynąć”, opublikowanym 16 maja 1983 roku:

Uważni czytelnicy pamiętają zapewne, jak rok temu „Głos Wybrzeża” przestrzegał przed udziałem nowej polskiej fregaty „Dar Młodzieży” w regatach „Operacji Zagiel 1982”. W dwóch artykułach z 22 kwietnia* i 21 maja** snuto czarne wizje i proponowano, by na regaty wysłać tylko „Pogorię”, a „Dar Młodzieży” raczej sprzedać... Ten ton grozy powtarza się w artykule „Miraż i rzeczywistość” z dnia 6 kwietnia br. i podobnie jak rok temu odpowiedź nosi taki sam tytuł — „A jednak płynąć!”. W owym czasie podstawowe prawdy odnośnie „Daru Młodzieży” musiał wyjaśniać kpt. Tadeusz Olechnowicz***. Tym razem obiektem ataku jest „Pogoria” i akcja znana pod nazwą „Szkoła pod żaglami”. (...) Przedstawiony projekt rejsu... jest odpowiedzią na marzenia milionów młodych ludzi. Nie wszyscy wprowadzić marzą o morskiej przygodzie, ale niemal wszyscy szukają możliwości sprawdzenia samego siebie, szukają miary własnej wartości i nie znajdują jej w warunkach zwyczajnego życia. Rejs na Hel albo do Kołobrzegu nie wyczerpie tej powszechnej potrzeby. A że weźmie w nim

* W. Z. MILENUSZKIN: Lekcja „Daru Młodzieży”, Głos Wybrzeża 22.5.82 (przyp. aut.)

** W. Z. MILENUSZKIN: „Dar Pomorza” i „Dar Młodzieży”, Głos Wybrzeża 21, 22, 23.5.82 (przyp. aut.)

*** TADEUSZ OLECHNOWICZ: A jednak płynąć, Głos Wybrzeża 19, 28, 30.5.82 (przyp. aut.)

udział 30 osób? Zgoda, ale trzydziestka dostanie się do tej niezwyklej klasy po egzaminie bardziej obsadzonym niż pierwszy rok studiów PWST, a przecież nieraz już trzydziści osób stawało się zaczynem przelomu na miarę pokolenia. Nie, „Szkoła pod żaglami” nie mierzy tak wysoko, ale i tego argumentu nie wolno pomijać. Wszak pierwszych „tczewiaków” na żaglowcu „Lwów” też nie było więcej, a w podróż dookoła świata na „Darze Pomorza” pojechało kilkudziesięciu zaledwie studentów... Pamiętajmy też, że innych propozycji dla „Pogorii” związanych z polską młodzieżą na ten okres nie ma.

W takiej to atmosferze sporów i wiecznej niepewności trzeba było organizować wyprawę, bez względu na to, czy miała dojść do skutku czy nie, bo każde przerwanie działań równało się stuprocentowej pewności, że nic z tego nie będzie. Poza tym młodzież nam zawierzyła i przystąpiła do pracy. Nie można jej było pozostawić samej sobie, trzeba było zrobić wszystko, by jej nie zawieść.

4. SPRAWDZIAN NA OKSYWITU I OBÓZ W WIERZCHŁADZIE

W dniach od 3 do 5 czerwca w udostępnionym nam przez Marynarkę Wojenną ośrodku sportowym na Oksywiu w Gdyni odbyły się pierwsze eliminacje sprawnościowe. Ich program (ulożony przy współpracy Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie i Gdańsku) obejmował pływanie, bieg płaski i pokonanie toru przeszkód.

Mierzono łączny czas wszystkich konkurencji. Od uzyskanego czasu, który wynosił przeciętnie około 300 sekund,

odliczano dwudziestokrotną średnią stopni uzyskanych w szkole.

Do eliminacji przystąpiło łącznie 432 osoby, w tym 136 dziewcząt. Pozostali zrezygnowali z różnych powodów, często dlatego, iż nie wierzyli w swoje siły, co nie oznacza — jak wynikało z wielu listów — że zrezygnowali z pracy opiekuńczej.

Sprawdzian pozwolił na wyłonienie grupy pięćdziesięciu najlepszych, którzy zakwalifikowali się do następnego etapu. Był nim trzytygodniowy obóz kwalifikacyjny, na którym miano wybrać trzydziestu uczestników rejsu. W grupie tej znaleźli się tylko chłopcy. Pierwsza z dziewcząt uplasowała się dopiero na 52 miejscu. Cóż, takie były reguły gry, głoszone otwarcie od początku: dziewczęta będą traktowane na równi z chłopcami, bez żadnych ulg.

Przeprowadzony w Gdyni sprawdzian pozwolił też na podział pozostałych jego uczestników na grupy, dla których zorganizowano wakacje pod żaglami. Tym, którzy zajęli miejsca od 51 do 200, zapewniono udział w tygodniowych rejsach „Pogorii” po Bałtyku w lipcu i sierpniu. Cała reszta, licząca 232 osoby, otrzymała bezpłatne skierowania na dwutygodniowe szkoleniowe obozy żeglarskie na śródlądziu. Tak więc nie było przegranych. Zorganizowano wakacje pod żaglami dla kilkuset dziewcząt i chłopców w takiej mniej więcej formie, na jaką chcieli zamienić rejs na Ceylon jego przeciwnicy, z tym że zrobiono to nie zamiast, lecz również. Warto sobie też uświadomić, że koszt wakacji tych kilkuset młodych ludzi złożył się na ów „milion przypadających na głowę każdego z trzydziestu szesnastolatków płynących na ekskluzywną wycieczkę wokół Afryki”.

Obóz „Szkoły pod żaglami”, jaki odbył się w dniach od 4 do 24 lipca, stanowił autonomiczną część kilkusetosobowego obozu przysposobienia obronnego, zorganizowanego przez

szczecińskie Kuratorium Oświaty i Wychowania, nad pięknym i czystym jeziorem Miedwie, w miejscowości Wierchłąd, niedaleko Stargardu Szczecińskiego. Takie rozwiązanie nie było przypadkowe. Okazało się, że wyłożenie matematyki czy wykonanie ćwiczeń laboratoryjnych z fizyki na pokładzie „Pogorii” nie stanowiło żadnego problemu w porównaniu z lekcjami przysposobienia obronnego. Sama chociażby konieczność przeprowadzenia obowiązkowych strzelań uniemożliwiała realizację programu, gdyż z różnych powodów, a głównie z uwagi na komplikacje formalne w portach, nie chcieliśmy zabierać z sobą broni. Nie pozostawało zatem nic innego, jak przerobienie programu z tego przedmiotu przed rejssem. Program ten został w pełni zrealizowany na obozie pod kierunkiem zatrudnionych tam nauczycieli wykładających przysposobienie obronne w szkołach. Oprócz szkolenia wojskowego obóz musiał spełnić jeszcze szereg innych zadań. Przede wszystkim chłopcy mieli przejść pełny, teoretyczny i praktyczny kurs na stopień żeglarza jachtowego. Załoga „Pogorii” powinna przecież mieć pewne minimum żeglarskiej wiedzy, a jednocześnie był to argument rzucany na szalę wciąż wających się losów rejsu. W myśl regulaminu stopni żeglarskich żeglarz jachtowy może pełnić funkcję wykwalifikowanej załogi na każdym jachcie, w każdym rejsie, bez ograniczeń, a więc nikt nie mógł młodzieżowej załodze „Pogorii” zarzucić braku kwalifikacji. Ponadto na obozie trzeba było wdrożyć młodzież do dyscypliny, zorientować się w poziomie wiedzy wyniesionej ze szkoły, obserwować jej postawę i zachowanie, przeprowadzić testy psychologiczne i wreszcie wyłonić szczęśliwą trzydziestkę.

Pierwotnie zakładano, że instruktorami na obozie mają być wszyscy członkowie kadry planowanego rejsu. Miało to sprzyjać wzajemnemu poznaniu i dotarciu się, dogadaniu

wielu nie ustalonych spraw, wnikliwej obserwacji naszych podopiecznych, a poza tym był tam ogrom niezwykle trudnej i odpowiedzialnej pracy. Tymczasem na miejscu okazało się, że jest nas ze Zbyszkciem Kosiorowskim tylko dwóch oraz obietnica rychłego przybycia Krzysztofa Baranowskiego, który istotnie wkrótce przyjechał i z krótkimi przerwami pracował z nami do końca. Reszta kadry nie miała czasu. Całe szczęście, że w sukurs przyszedł nam dr Tadeusz Olszewski — psycholog, który okazał się świetnym kompanem, żeglarzem i instruktorem. Pracował bardzo ofiarnie, bez jakiegokolwiek szansy na udział w rejsie; brakowało mu stopnia sternika morskiego. Po kilku dniach dołączył jeszcze Waldek Cudowski, równie świetny, jak Tadek i, niestety, także bez szans na rejs z tego samego powodu. W ten sposób rozwiązano problemy kadrowe obozu.

W obozie panował wojskowy rygor i porządek. Wszystkich nas umundurowano, chłopców zakwaterowano w namiotach, zobowiązano do oddawania honorów wojskowych, pełnienia wart, służb, udziału w obozowych apelach, defiladach itd. Jednym słowem robili oni wszystko to, co pozostali uczestnicy obozu nie będący kandydatami na rejs, a także przechodzili szkolenie żeglarskie, a w pierwszych dniach obozowania musieli jeszcze ciężko pracować, remontując przydzielony nam sprzęt żeglarski. Jest rzeczą zrozumiałą, że przy tak bogatym programie porządek dnia obowiązujący naszych chłopców musiał być inny niż dla reszty obozu. Obóz budził się o 7.00 rano, a w plutonach „Szkoly pod żaglami” pobudka była o 5.45. Igdy spotykaliśmy się z resztą uczestników o 7.30 na śniadaniu, mieliśmy już za sobą pełną zegarową godzinę zajęć teoretycznych, rzecz jasna oprócz porannej gimnastyki, toalety i posłanych łóżek.

Do tego wszystkiego doszły testy psychologiczne i kilkanaście klasówek z wszystkich przedmiotów oraz sprawdzia-

ny z bieżących wykładów. Te ostatnie w celu sprawdzenia zdolności, pilności, pamięci, przytomności umysłu, umiejętności uczenia się w trudnych warunkach i w krótkim czasie. Przeprowadzaliśmy je różnie: z zaskoczenia, po uprzedniej zapowiedzi i daniu czasu na przygotowanie się, bezpośrednio po wykładzie, w środku nocy z powtórzeniem w dzień tych samych pytań. Z chaosu uzyskiwanych wyników pozwoli zaczął się wyłaniać obraz pozwalający na ocenę chłopców. Zresztą nie tylko stopnie ich charakteryzowały. Niektórzy bardzo szybko zademonstrowali cechy osobowości wykluczające ich z długiego i trudnego rejsu, a inni zrezygnowali sami i to po kilku dniach, nie mogąc znieść reżimu intensywnej pracy, nauki i surowej dyscypliny. I o to właśnie chodziło: trzeba było wyeliminować nie nadających się, zanim wyruszymy, a tym, którzy się zakwalifikują — jak to świetnie ujął Krzysztof Baranowski — tak dać w skórę, by po wejściu na pokład „Pogorii” odetchnęli z ulgą i by żadna praca nie była dla nich straszna.

Chłopcy dostawali w kość, ale i my także. Dość powiedzieć, że nie zdarzało się nam położyć przed północą, a wstawaliśmy wcześniej niż oni. Mimo to i chłopcy, i my znajdowaliśmy czas na ogniska, wieczory literackie, mecze siatkówki i naukę piosenek. W całym dziewięciomiesięcznym rejsie chłopcy nie przyswoili sobie tylu piosenek, ilu nauczyli się na obozie.

Od połowy obozu było już łatwiej. Do pomocy zameldowali się Barbara i Andrzej Bolewscy — niezwykle sympatyczne i pracowite małżeństwo sterników morskich z Krakowa. Przyjechali w zastępstwie za jednego z dotychczasowych członków kadry, który w końcu zrezygnował z wyprawy. Odpowiadała im prawdziwie żeglarska atmosfera obozu. Polubiliśmy się wzajemnie. Andrzej „na piątkę” wywiązał się z trudnego zadania zakupu prowiantu na rejs i popłynął z nami.

Obóz zakończył się egzaminami z przysposobienia obronnego i na stopień żeglarza. Ten pierwszy zdali wszyscy z ocenami dobrymi oraz bardzo dobrymi. Nic dziwnego, nasi chłopcy wyróżniali się spośród wszystkich uczestników obozu pod każdym względem, co ich wojskowi przełożeni często podkreślali.

Gorzej było z egzaminem żeglarskim. Zdała go tylko część osób. Powodów tego było kilka: nie wszyscy nadawali się na żeglarzy, pogoda i inne przyczyny wyrwały nam kilka dni szkolenia, w czasie egzaminu wiał bardzo silny wiatr i wreszcie komisja była wymagająca. Żeby uniknąć nieporozumień należy zaznaczyć, że nie była to komisja z zewnątrz, ale wyłoniona spośród kadry i zatwierdzona przez Szczeciński Okręgowy Związek Żeglarski. Tym, którzy nie zdali, a zostali zakwalifikowani na rejs wskazano ośrodki, gdzie można odbyć szkolenie i zdać egzamin. Postawiono przy tym sprawę jasno: kto nie zda, nie popłynie. Warunek ten spełnili wszyscy.

Teraz stanęliśmy przed problemem ostatecznej kwalifikacji załogi na rejs. Pierwszy jej etap przebiegł zadziwiająco łatwo. Każdy z nas napisał na kartce nazwiska chłopców, którzy jego zdaniem zdecydowanie powinni popłynąć i tych, którzy się nie nadają. Po porównaniu kartek okazało się, że jesteśmy prawie jednomyślni. Wyniki badań psychologicznych prowadzonych przez Tadeusza również się pokryły z naszymi opiniami, jak i z obrazem ocen uzyskiwanych na obozie. Ale kandydatów bezwarunkowo nadających się było mniej niż piętnastu. Tyle samo absolutnie skreślonych, jak i tych, których ani nie zakwalifikowano, ani definitywnie nie zdyskwalifikowano. Długo trwały dyskusje jak postąpić. Padła nawet propozycja, by sięgnąć po najlepszych w nauce spośród tych, którzy zajęli miejsca dalsze od pięćdziesiątego na zawodach w Gdyni, bo właśnie przerażająco złe wyniki

z robionych na obozie klasówek głównie zaważyły na liczebności tej neutralnej grupy chłopców. Luki w ich wiedzy sięgały czasem kilku klas wstecz, zdecydowanie przecząc pozytywnym ocenom na szkolnych świadectwach.

Tego należało się zresztą spodziewać. Niskie płace nauczycieli, długoletni ujemny dobór naturalny do tego zawodu i szereg innych czynników spowodowały obniżenie rzeczywistego poziomu naszego szkolnictwa. Skutki takiej polityki mieliśmy przed sobą i trzeba było coś z nimi zrobić.

W końcu skompletowano załogę z tych chłopców, których zdążyliśmy poznać, zdając sobie sprawę z tego, że szkołę na „Pogorii” trzeba będzie zacząć od powtórzenia materiału z poprzednich lat i że jeśli mamy ją uczciwie prowadzić, będzie to dodatkowy trud dla uczniów i dla nas.

Wstępnie zakwalifikowaliśmy do następnego etapu trzydziestu trzech chłopców. Grupa ta pojechała prosto z obozu do Szczecina, by zaokrętować na „Pogorię” i odbyć na niej tygodniowy próbny rejs. Pozostała siedemnastka rozjechała się na tydzień do domów, po czym również stawiała się na „Pogorii”. Niektórzy z tej grupy mieli jeszcze szansę, by wziąć udział w wielkim rejsie, gdyż nie było wiadomo, czy choroba morska nie zmieni listy kandydatów.

Sztormowa pogoda panująca na Bałtyku sprzyjała naszym zamiarom, ale radykalnych rozwiązań nie przyniosła. Chłopcy chorowali — co jest normalne u tych, którzy pierwszy raz wypływają na morze — ale pracowali. Nikt, nawet na chwilę, nie zawahał się przed wejściem na reje, a warto sobie uświadomić, że najwyższa reja „Pogorii” jest zawieszona na wysokości około trzydziestu metrów, to jest na poziomie dziesiątego piętra wieżowca i pracuje się tam przy zwijaniu żagla, stojąc na huśtającej się, poziomo rozciągniętej pod reją linie zwanej pertą. Była to najlepsza młodzieżowa załoga, jaka kiedykolwiek przewinęła się przez pokład „Pogorii”.

Rejs kwalifikacyjny nie przyniósł niespodzianek w ocenie chłopców, ale był wielce pożyteczny z innych względów. Przede wszystkich ułatwił im bardzo trudny, pierwszy okres adaptacji na jachcie, a po wtóre, pozwolił uwierzyć w słuszność naszych wskazówek odnośnie ekwipunku, jaki powinni sobie przygotować (przed rejsem raczej sceptycznie przyjmowano na przykład radę, by zabrać w lecie na Bałtyk szalik i rękawiczki). Dodatkowym zyskiem próbnego rejsu była zgoda Karmeny Stańkowskiej na jej udział w wyprawie. Właśnie zrezygnował kolejny kandydat na członka kadry i brakowało nam lekarza, a płynąca w próbnym rejsie jako członek komisji kwalifikacyjnej Karmena była nie tylko lekarzem, ale i doświadczoną żeglarką w stopniu jachtowego kapitana żeglugi wielkiej. Została drugim oficerem.

W tym właśnie próbnym rejsie zrodził się przydomek Kaczory, którym odtąd określaliśmy naszych chłopców. Ochrzcił ich tak Ewaryst Iwanowski, czyli Warek — nasz mechanik celujący w dowcipnych i ciętych powiedzonkach — zaobserwowawszy podczas postoju w Ustce, jak już po kilku dniach rejsu chłopcy kolejno wychodzili na ląd kołyszącym się krokiem starych zejmanów, z zadartymi dumnie nosami i wypiętą piersią, imponując morską postawą zgromadzonemu wokół jachtu wczasowiczom. Ten obrazek porównany z niedawnym wspomnieniem ich mokrych, nieszczęśliwych postaci, które przewieszzone bezwładnie przez reling oddawały pokornie hold Neptunowi, kojarzył się z bohaterem disnejowskich filmów, kaczorem Donaldem — sponiewieranym, ledwie trzymającym się na miękkich nogach po otrzymanym ciosie, ale przybierającym dumną minę i wysoko zadzierającym dziób w chwili powodzenia. Skojarzenie było niezwykle trafne i Kaczory pozostały Kaczorami już do końca.

5. OSTATNIE ZMAGANIA

Tymczasem na lądzie piętrzyły się trudności. Urząd Morski wystosował do Polskiego Związku Żeglarskiego pismo, w którym stwierdzano, że skoro na „Pogorii” będzie szkoła, jacht należy traktować jako statek szkolny. Zatem zgodnie z międzynarodowymi przepisami „Pogoria” powinna być wyposażona w drugi radar, lepszy od obecnego, podwójną liczbę tratw ratunkowych oraz obsadzona przez załogę legitymującą się zawodowymi dyplomami oficerów i marynarzy. Ostatecznie Urząd Morski gotów był się zgodzić na obsadzenie stanowisk oficerskich przez osoby o odpowiednio wysokich kwalifikacjach żeglarskich, jednakże pod warunkiem, że kapitanem statku będzie kapitan Polskiej Marynarki Handlowej, a w skład załogi wejdzie zawodowy radiooficer. Pismo nawiązywało ponadto do zderzenia „Pogorii”, która wracała pod dowództwem kapitana Baranowskiego z Antarktydy, z polskim statkiem, we mgle u ujścia Elby, i stwierdzało zarazem, że kapitan Baranowski nie figuruje aktualnie na liście osób uprawnionych do prowadzenia jachtów dłuższych niż 21 metrów.

Znów trzeba było negocjować, wyjaśniać nieporozumienia, spełnić zwiększone wymagania. Zdobyto dodatkowe tratwy. Dzięki uprzejmości inżyniera Antoniego Solskiego z RAWARU* wypożyczono i zainstalowano dodatkowy radar. Wyjaśniono też nieobecność Krzysztofa w gronie kapitanów uprawnionych do prowadzenia dużych żaglowców. Po zderzeniu „Pogorii”, za które 85 procentami winy obciążono dowodzącego nią kpt. Baranowskiego, Izba Morska zawiesiła mu na dwa lata uprawnienia kapitańskie i było

* RAWAR — Warszawskie Zakłady Radiowe

zrozumiałe, że jego nazwisko nie mogło w owym czasie figurować na wspomnianej liście. Jednak po odcierpieniu kary powinien znaleźć się tam automatycznie i tylko czyjeś niedopatrzenie spowodowało, że tak nie było.

Ostatecznie postanowiono, że kapitanem „Pogorii” będzie Krzysztof Baranowski, zastrzegając jednak, iż wśród oficerów musi znaleźć się przynajmniej dwóch jachtowych kapitanów żeglugi wielkiej, dwóch jachtowych kapitanów żeglugi bałtyckiej, pewna liczba sterników morskich oraz zawodowy oficer Polskiej Marynarki Handlowej w stopniu kapitana żeglugi wielkiej. Z wymogu zawodowego radiooficera Urząd Morski zrezygnował w sytuacji, gdy trzech oficerów legitymowało się świadectwami radiotelefonisty morskiego, uprawniającymi do pełnienia tej funkcji zawodowo na statkach. Znalezienie zawodowego kapitana, który zechciałby z nami popłynąć, nie było łatwe. W końcu zgodził się na to k.ż.w. Zbigniew Szpecht, który został zaokrętowany jako zastępca kapitana.

Oczywiście nie oznaczało to jeszcze końca kłopotów. Przecież trzeba było załatwić paszporty, wizy, prowiant i całe wyposażenie jachtu od spinaczy biurowych zaczynając, a na motorówce kończąc, zdobyć dla chłopców podręczniki, sztormiaki, gumki, dopilnować przedrejsowego remontu jachtu w stoczni itd. Lista spraw do załatwienia, której nie spisano by nawet na wołowej skórze, wciąż się wydłużała, a czas kurczył się nieubłaganie.

Kaczory też nie leżały w tym czasie do góry brzuchami. Niektórzy musieli jeszcze zdać na stopień żeglarza, a wszyscy — skompletować ekwipunek na dziewięć miesięcy, przejść obowiązujące badania i szczepienia, bezwarunkowo wyleczyć zęby, a na dodatek przeczytać i streścić całość lektur z języka polskiego.

Wreszcie prawie dwuletni etap przygotowań do rejsu

zaczął powoli zbliżać się do końca, ale i w tych ostatnich dniach nie obyło się bez komplikacji. Planowane pierwotnie na 31 sierpnia zaokrętowanie młodzieży okazało się niemożliwe. Remont „Pogorii” przedłużył się, a wobec napiętej sytuacji w stoczni nie można było wprowadzić tam młodzieży i trzeba było zrezygnować z rozpoczęcia roku szkolnego w dniu 1 września. Dopiero trzeciego po południu, ze strasliwym poremontowym bałaganem na i pod pokładem, przeprowadziliśmy jacht do Gdyni i zaczęliśmy obok ORP „Błyskawicy” i niedaleko „Daru Pomorza”. Nazajutrz rano przyjechała młodzież.

Ostatnie trzy dni przed wypłynięciem, zaplanowanym na 7 września, były pełnym urwanem głowy. W ostatniej niemal chwili dowiedziałem się o swym awansie na pierwszego oficera i zabrałem się za wypełnianie związanych z tym obowiązków. Gdyby nie ogromna pomoc życzliwych ludzi, nie byłbym w stanie zrobić wszystkiego, co do mnie należało ani tego, co mi polecono. Z wdzięcznością wspominam postawę Barbary i Andrzeja Bolewskich, Tadeusza Olszewskiego i pani Grażyny Jankowskiej z Wydawnictwa „Sport i Turystyka”, która przywiozła Krzysztofowi odbitkę jego książki do korekty, a widząc ogrom pracy na jachcie została do końca, uwalniając mnie od pisania na maszynie nie kończących się instrukcji, rozkładów wacht itp. Prawdziwie po żeglarsku potraktowali nas działacze i pracownicy Centrum Wyszczolenia Morskiego ZHP w Gdyni, gdy zwróciłem się z prośbą o pożyczenie brakujących map i locji. Pożyczyli chętnie, pytając w czym mogliby jeszcze pomóc, a trzeba pamiętać, że harcerstwo otwarcie krytykowało rejs.

Ale nie nawał pracy i nie rozgardiasz ostatnich chwil był najgorszy. Najgorsze było to, że atmosfera na „Pogorii” niczym nie przypominała tej, do jakiej byłem w żeglarstwie przyzwyczajony i w którą zawsze uciekałem od tak zwanych

stosunków międzyludzkich. A tu jedni ocierali pot z czoła, inni spokojnie załatwiali swoje prywatne interesy, a jeśli nawet były to sprawy służbowe, to absolutnie nie obchodziło ich, czy swoim działaniem nie utrudniają pracy kolegom.

Prawem poczęła się stawać polityka faktów dokonanych. Do tego mgliście przedstawiała się kwestia statkowej hierarchii, bo trzeci oficer, w stopniu jedynie jachtowego kapitana bałtyckiego, wprawdzie nieoficjalnie, ale został mianowany starszym oficerem i nie wiadomo było, kto kogo ma słuchać. Zresztą na statku, poza pewnymi wyjątkami, posłuch i tak w praktyce nie istniał. W składzie kadry za mało było żeglarzy z prawdziwego zdarzenia. Większość nadającej ton grupy głównych organizatorów rejsu stanowili ludzie nie mający za sobą rzetelnej żeglarskiej szkoły, chociaż legitymowali się stopniami sterników jachtowych, a ich właściwie morskim doświadczeniem były rejsy na „Pogorii”: antarktyczny i czarterowe do Kilonii.

Zaskoczenie takim rozwojem sytuacji było, jeśli nie całkowite, to ogromne, bo już w czasie obozu i później zacząłem uświadamiać sobie powody rezygnacji z rejsu wielu wartościowych ludzi. Moje wnioski potwierdzili inni koledzy nie wybierający się w rejs, ale obecni na pokładzie i obserwujący rozwój sytuacji, która była zupełnie nie do przyjęcia.

Poprosiłem kapitana o rozmowę i powiedziałem, co myślę.

— Jeśli popłynę — rzekłem — nie pozwolę, by grupa antarktyczna weszła mi na głowę, i zrobię wszystko, by zaprowadzić porządek. Nie obejdzie się przy tym bez ostrych spień. Rozumiem — dodałem — że może ci to nie odpowiadać, traktuj więc moją wypowiedź tak, jakbym ci złożył rezygnację. Przyjmujesz ją lub nie. W każdym razie szkoła jest zorganizowana, fizykę Bolo wyłoży za mnie bez problemu, masz trzech oficerów, nie licząc zawodowego kapitana, którego obecność jest gwarancją wypuszczenia w rejs bez

mego nazwiska na liście załogi. Nie jestem ci niezbędny.

— Namyślę się — odparł Krzysztof zimno, chociaż było widać, że jest bardzo zdenerwowany. — Jutro rano będziesz znał moją decyzję.

Rano Krzysztof zakomunikował mi, że nie przyjmuje mojej dymisji.

— Jesteś mi bardziej potrzebny niż inni — wyjaśnił — ale ich też potrzebuję. — Mają dużo wad, mają też zalety — kontynuował. — Jedną z nich jest to, że gdy coś robią, idą jak taran odsuwając na bok wszystkich, którzy im stają na drodze, a gdy ktoś nie ustąpi, wdepczą go w ziemię.

— To zdążyłem właśnie zauważyć — odpowiedziałem — ale ja się wdeptać nie dam.

— Uświadom sobie wobec tego, że starcia będą bardzo ostre — zakończył rozmowę Krzysztof.

Wielokrotnie wracaliśmy jednak do tej rozmowy w czasie podróży, bo nie tylko ja się nie dałem, ale mimo wyprostowania statkowej hierarchii i pomocy Karminy, Andrzeja Bolewskiego, Andrzeja Drapelli, który zmienił później kpt. Szpechta, obu mechaników, a nawet starającej się nie angażować w sprawy statku i szkoły ekipy telewizyjnej, nie wszystko ze szczytnych ideałów rejsu udało się uratować. Nieraz Krzysztof był zmuszony przyznawać nam rację. Zdarzało się, że będąc rozgoryczony, zwierzał się ze swych kłopotów czy prosił o radę, a jednak jego sympatia była cały czas po stronie ludzi przysparzających mu niemało zmartwień i nawet, gdy ich karcił, starał się ich ochraniać, usprawiedliwiać niewłaściwe zachowanie, podobnie jak matka, która osłania przed zarzutami swe niezbyt udane dzieci, nie zawsze przy tym spotykając się z ich wdzięcznością. Jednocześnie zaostrzał wymagania w stosunku do tych, którzy swym działaniem, świadomym czy nieświadomym, przyczyniali się do obnażania nieprawidłowości, i usiłował

udowodnić, jak im samym daleko do doskonałości, co kapitanowi przychodzi na ogół bez trudu. Uwagi o niewłaściwym doborze kadry traktował początkowo jako osobistą zniewagę, później zmienił jednak zdanie, dając temu wyraz nawet w prasowych wypowiedziach. W podobny sposób zresztą przyjmował wszelkie krytyczne uwagi i niekorzystne wiadomości; najlepiej było „meldować wyłącznie o sukcesach”.

Trzeba jednak przyznać, że Krzysztof starał się wszelkimi dostępnymi mu metodami wyplenić brak dyscypliny i warcholstwo, tłumaczył, apelował, karał, godził spory. Trochę to skutkowało, ale dużych sukcesów na tym polu nie odniósł.

Wyruszając w rejs liczyłem, że wiele spraw się dotrze i jakoś ułoży. Częściowo tak się stało, ale już w pierwszym okresie rejsu pojawiły się nowe problemy, których istnienia nawet nie podejrzewałem. I wkrótce było jasne, że radości z tej wyprawy będzie dużo mniej niż w snuty wokół niej marzeniach.

II. PRZEZ SIEDEM MÓRZ I DWA OCEANY

*Szczęśliwy, kto, jak Ulisses,
odbył podróż bogatą w przygody*

JOSEPH CONRAD KORZENIOWSKI „Zwierciadło morza”