

2.8. Rejs „BIESEM” dookoła Europy w 1976 roku

Do opisu rejsu posłużę się cytatem z pracy naszego kapitana Stanisława Horeckiego. Dodam fotografie i skromne uzupełnienia. W uzupełnieniu opisu jachtu trzeba dodać, że jacht był wyposażony w silnik PUCK, nie miał UKF ani sprawnej radiostacji, żadnych komputerów, logu, echosondy, gps-u, itp. udogodnień. Tylko stalowy kadłub, aluminiowe maszty i bomby, dakronowe żagle, kompas, kambuz, wc, 10 koi, akumulatory, zbiorniki na wodę i paliwo, trochę lin, kotwic i wyposażenia hotelowego. Do nawigacji papierowe mapy, papierowe locje i tablice. Było chyba jakieś radio tranzystorowe. Telefonów komórkowych jeszcze nie wynaleziono.

„Biesem” wokół starego kontynentu

Droga opolan do morza i własnego jachtu jest na ogół znana — jej początek sięga końca lat pięćdziesiątych, kiedy to jeden ze zbudowanych przez Stocznnię Gdańską stalowych jachtów otrzymał nazwę „Dar Opola”, aby w latach późniejszych zapisać się w historii polskich żagli pionierską wyprawą „Koral”.

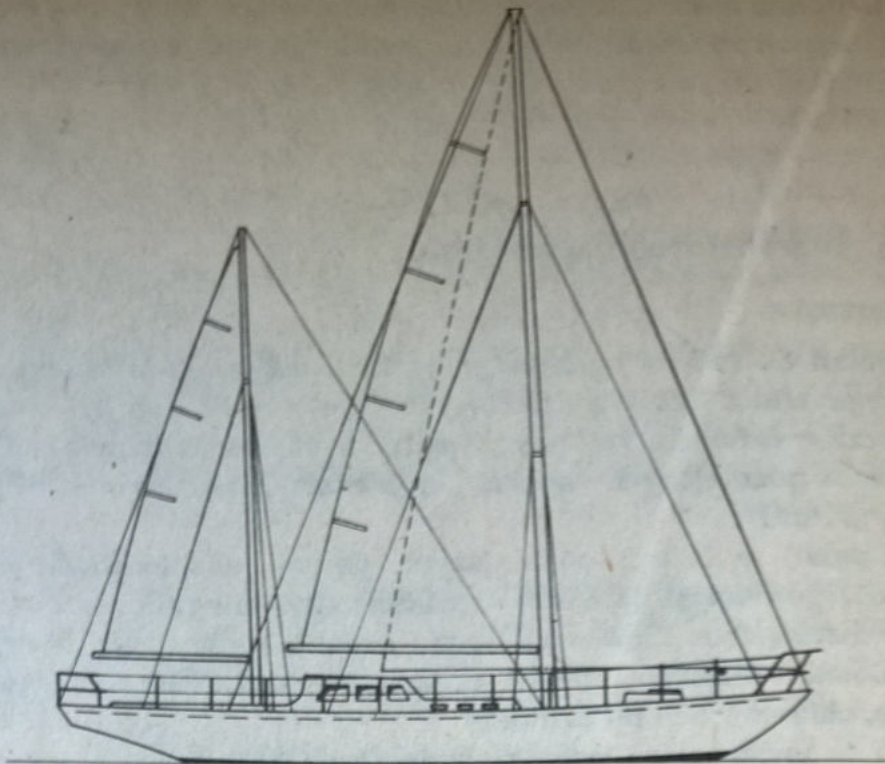
„Dar Opola” w latach późniejszych pływał eksploatowany brutalnie przez LOK, pozostając jachtem Opolszczyzny już tylko z nazwy. Wówczas to w listopadzie 1965 roku grono ludzi z niewielkiej Nysy postanowiło zbudować własnymi siłami oceaniczny jacht. Przedsięwzięcie było olbrzymie, zakrawające na fantazję.

Historia ta przypomina wysiłki bydgoskich kolejarzy, którzy doprowadzili w ciągu 9 miesięcy do powstania „Eurosa”. W Bydgoszczy kolejarze, w Nysie metalowcy — robotnicy oraz inżynierowie Zakładów Urządzeń Przemysłowych przystąpili do dzieła. Inicjatywę poczętą pod koniec lat sześćdziesiątych doprowadzili do pomyślnego końca i „Bies” — bo taką nazwę otrzymał duży stalowy jacht — już w 1972 roku płynie w polskiej eskadrze do Kilonii, aby towarzyszyć żeglarskim regatom XX Olimpiady.

Później „Bies” pracowicie odbywa rejsy bałtyckie, z załogami Opolszczyzny — przede wszystkim żeglarzy z Nysy.

Mając jacht żeglarze z Nysy bardzo chcieli wypłynąć gdzieś dalej poza Bałtyk. Ostatecznie wybrali koncepcję kapitana Stanisława Horeckiego, który zaproponował wzorem gdyńskich harcerzy i lubelskich żeglarzy rejs dookoła Europy na Morze Czarne, tam odbycie kilku stażowych krótkich rejsów i powrót w następnym roku do kraju.

Pomysł znalazł pełne uznanie i poparcie władz Nysy, PZZ, a co najważniejsze — zakładów patronackich MZKS, armatora „Biesa” — Fabryki Samochodów Dostawczych oraz załogi Zakładów Urządzeń Przemysłowych. Załogę, która miała popłynąć dookoła Europy, tworzyli łącznie żeglarze z Nysy, a kapitanem został doświadczony żeglarz j.kpt. ż.w. Bogdan Prączyński z gdyńskiego Yacht Klubu Polski. W skład załogi wchodził: j.kpt.ż.b. Jerzy Kisielewski (I oficer), j.kpt.ż.b. Zbigniew Wawrzekiewicz (II oficer), j.st.m. Tadeusz Kołodziej (III oficer) oraz Andrzej Orzeszko, Zbigniew Zawiślak, Wiesław Dragan i Bogdan Kupracz — wszyscy sternicy jachtowi.



Jacht typu „Dziwna II” — „Bies” — kecz; długość — 15,45 m, szerokość — 3,40 m, zanurzenie — 2,20 m, powierzchnia ożaglowania — 80 m²

7 maja 1975 roku o godzinie 06.30 „Bies” opuszcza Świnoujście. Już w cztery dni później zostawia za sobą Kanał Kiloński, kierując się na Morze Północne, by po 13 dniach żeglugi, pokonując 1845 mil morskich, zakończyć pierwszy etap długiej podróży w Lizbonie. Postój w portugalskiej stolicy trwał kilkadziesiąt godzin. 26 maja „Bies” wychodzi na Atlantyk, kładąc się na kurs prowadzący do Casablanki. „Bies” nie jest jednostką regatową, lecz już w trzy doby później osiąga zamierzony cel. Załoga poświęca pięknemu miastu dwie doby, chłonąc pierwsze, egzotyczne wrażenia.

Nie zrezygnowano w drodze na Morze Czarne również z odwiedzenia zawsze intrygującego wszystkich Gibraltaru. To już półmetek rejsu — przełynęli 2362 mile morskie. W Cieśninie Gibraltarskiej polski jacht znalazł się już 2 czerwca. Tutaj załoga złożyła kwiaty pod tablicą upamiętniającą tragiczną śmierć generała Władysława Sikorskiego. Dalsza droga wiodła przez hiszpańską Almerię do Algieru. 10 czerwca „Bies” odrywa się od brzegów Afryki, aby po niespełna pięciu dobach zacumować w Palermo na Sycylii, skąd przez Cieśninę Mesyńską i Morze Jońskie udaje się do wybrzeży Grecji. Żegluga po tych wodach zawsze dostarcza wielkich przeżyć i nawigacyjnych emocji. 20 czerwca „Bies” dopływa do Koryntu. Potem przeciska się między skalnymi pionowymi

ścianami najbardziej wąskiej na świecie drogi morskiej, jaką jest Kanał Koryncki. Po ośmiu zaledwie godzinach żeglugi 21 czerwca widzimy już „Biesa” cumującego w Pireusie.

Przeciągająca się żegluga nie pozwala na dłuższy pobyt w Grecji, ale Ateny i Akropol zdążyli obejrzeć. Po 29 zaledwie godzinach jacht kieruje się przez labirynt Morza Egejskiego ku wejściu do Cieśniny Dardaneelskiej, aby zatrzymać się na dwie godziny w znanym już z pobytu tutaj załogi „Roztocza” niewielkim porcie Canakkale. Dalsza droga prowadzi przez Morze Marmara do Stambułu, a stamtąd już jednym skokiem do rumuńskiego portu Konstanca, który obok Warny został wybrany jako baza dla czarnomorskich rejsów „Biesa”. Metę osiągnięto 1 lipca 1975 roku. W dookołaeuropejskim rejsie jacht nyskich metalowców przepłynął pod żaglami 981 godzin, pokonując w tym czasie 4785 mil morskich. Z pomocą silnika „Bies” pływał 299 godzin przebywając 989 mil morskich. „Bies” był trzecim polskim jachtem — po „Alfie” i „Roztoczu” — który drogą morską dotarł z Bałtyku na Morze Czarne.

Od lipca 1975 roku do lipca 1976 roku — z wyjątkiem przerwy zimowej — jacht odbył kilka pływów stażowo-szkoleniowych po Morzu Czarnym. Przychylność żeglarzy z Warny pozwoliła na zorganizowanie tam bazy, w której wymieniło się około 90 żeglarzy ziemi opolskiej, wykorzystując maksymalnie wyjątkową szansę pływania pod żaglem na tym odległym od Polski akwenie.

15 lipca 1976 roku pod dowództwem j.kpt.ż.w. Stanisława Horeckiego mustruje na pokład „Biesa” załoga w składzie: j.kpt.ż.b. Mieczysław Kozłowski (I oficer), j.st.m. Danuta Kozłowska (II oficer), j.st.m. Wiesław Dominiak (III oficer), st.j. Józef Sojka, st.j. Halina Horecka, st.j. Zbigniew Kulig, żeglarz Małgorzata Horecka, żeglarz Irena Stempniewicz. Funkcję bosmana pełnił j.st.m. Leopold Naskręt.

Pięć dni trwało klarowanie „Biesa” do drogi powrotnej. 20 lipca, po przyjęciu na pokładzie wicekonsula PRL w Warnie, przedstawicieli władz i żeglarzy bułgarskich oraz grupy polskich akademików studiujących w tym mieście, o godzinie 20.00 jacht oddał cumy kierując się bezpośrednio do Stambułu, gdzie zawinął po 48 godzinach. Cztery doby zwiedzali żeglarze z „Biesa” miasto nad Bosforem, za co zapłacili chwilami grozy na Morzu Marmara. Z „Biesem” obeszło się ono surowiej niż z „Alfem” i „Roztoczem”, smagając pełną jeszcze lądowych, egzotycznych wrażeń załogę sztormem o sile 7—8^oB, z którym dopadli najpierw Canakkale, a później, po wyjściu na Morze Egejskie zawinęli w dniu 27 lipca do Eustratios na wyspie o tej nazwie. Suszyli dobytek, odpoczywali, pracując przy skrobaniu kadłuba i klarowaniu „Biesa” po emocjach na Morzu Marmara.

30 lipca „Bies” jest już w Pireusie. Załoga może zwiedzić Ateny, nie odmawiając sobie następnie przejścia przez Kanał Koryncki, co kosztowało (opłata) 28 dolarów, warto było jednak je wysupłać. Po sforsowaniu

zatoki Patras kapitan Horecki kieruje „Biesa” ku brzegom Grecji i staje w niewielkiej przystani Vathi.

Oczarowała ich Grecja. Płyną na wyspę Korfu, aby postawić swój jacht na kotwicy w porcie Paleocastrizza.

Dalsza droga prowadzi przez włoskie Brindisi do Splitu, gdzie kończy się pierwszy etap rejsu. Tutaj schodzą z jachtu kobiety, na ich miejsce zamustrowują: j.kpt.ż.b. Tadeusz Strzałę, który pełnić będzie funkcję zastępcy kapitana, j. st. m. Jan Stecewicz przejmie funkcję II oficera oraz st.j. Jerzy Chłodnicki wejdzie w skład załogi. Leopold Naskręt na drugim etapie będzie III oficerem, a funkcję bosmana przejmie od niego Wiesław Dominiak.

Ten etap rejsu rozpoczyna się od włoczęgi po usianym wyspami jugosłowiańskim wybrzeżu. 11 sierpnia opuszczają Split, 13 kotwiczą przy brzegach wyspy Bisace, a wieczorem w Żulianie. 14 sierpnia jacht znowu rzuca kotwicę — tym razem w starym porcie Dubrownika.

Po wyjściu na Adriatyk czynią odkrycie, które nie budzi entuzjazmu. Zostały zniszczone łożyska główne wału korbowego silnika. Odtąd „Puck” będzie balastem.

Dziesięć dni trwała żegluga do Neapolu. „Bies” pokonał 700 mil morskich, forsując Cieśninę Mesyńską pod prąd. Gnała ich — rzadka na tych szerokościach — burza gradowa i silny wiatr, w porywach do 9°B. Zatoka Neapolitańska, Capri, Wezuwiusz, Pompeja, Herkulanum — oto turystyczny szlak „Biesa” i jego załogi również w wędrówkach lądowych.

29 sierpnia jacht jest już w Cagliari na Sardynii, gdzie został niezbyt gościnnie przyjęty przez tamtejszych żeglarzy. Kapitan Horecki przeprowadza więc „Biesa” do innej zatoki Sardynii — Malfantano, gdzie załoga oskrobała część podwodną kadłuba, „goląc” brodę skutecznie hamującą szybkość.

W środę 8 września „Bies” cumuje w Gibraltarze. Kończy się wspaniała włoczęga po Morzu Śródziemnym, w czasie której jacht przepłynął 3090 mil morskich. Na odcinku Sardynia—Gibraltar dogonił „Biesa” wschodni wiatr zwany lewanterem. Postawili wówczas na bomach spinakera i grota sztaksle, korzystali z apsla. Nad „Biesem” stało wtedy 132 m² płótna. Żegluga była wspaniała. Lewanter to rzadki wiatr. Gdy wieje, wówczas nad gibraltarską skałą stoi charakterystyczna chmura zwana przez Anglików „Levanter-cloud”.

Opuszczali Morze Śródziemne z wielkim bagażem turystycznych doznań. Z żeglarskimi było różnie. Kapitan Horecki zapisał w swoim prywatnym dzienniku: „Ogólnie żegluga po Morzu Śródziemnym bez silnika jest wielkim utrapieniem. Wiatry bardzo zmienne, raz cisza, raz bardzo silne szkwały, kiedy trzeba skracać żagle. W portach dużo jachtów, z których 95% wykorzystuje się na spacer, a nie do żeglugi po pełnym morzu. Stąd każdy jacht to obiekt interesu dla różnych cwaniaków. Brak żeglarskiej atmosfery w portach”.

Morze Śródziemne nie chce łatwo wypuścić „Biesa”. Lokalne przeciwne prądy w Cieśninie Gibraltarskiej działają jak hamulec. W ciągu 36 godzin jacht przepłynął w linii prostej zaledwie 50 mil morskich. 11 września cumują w Tangerze, następnego dnia już są w Kadyksie, a 17 września w jachtklubie Cascais w Lizbonie. Tutaj na wybrzeżu Atlantyku wszędzie załoga spotyka się z serdecznym przyjęciem, inaczej niż w portach Morza Śródziemnego.

Po wyjściu na ocean I oficer uległ kontuzji. Najbliższym portem była Bayona. 23 września „Bies” osiągnął ten uroczy port. Hiszpanie udzielili wszelkiej pomocy, a diagnoza lekarska brzmiała optymistycznie.

48 godzin przygotowywała się załoga „Biesa” do najdłuższego skoku — przez Zatokę Biskajską, kanał La Manche, Morze Północne do Brunsbüttelkoog u wejścia do Kanału Kilońskiego.

Ocean miał swój gest — przysłał dobry wiatr z południowego zachodu. Taki sztorm z pomyślnego kierunku o sile 7—9°B. Przez siedem dni i siedem nocy pod bliźniaczymi sztakslami i apslsem szedł „Bies” zostawiając w ciągu doby średnio 150 mil za rufą, co dla tego jachtu jest osiągnięciem rekordowym.

29 września pożegnali ocean i znaleźli się na kanale La Manche.

Mimo przeciwnego wiatru ze wschodu 4 października „Bies” melduje swoje przybycie służbie pilotowo-kanalowej w Brunsbüttelkoog. Nie ma silnika, nie ma też polskich statków. Przez dwa dni czekają na okazję. Wreszcie ktoś lituje się nad żeglarzami i holuje „Biesa” do Holtenau. Tam już na żaglach płyną do Møltenort, gdzie przed czterema laty w czasie Igrzysk Olimpijskich byli serdecznie podejmowani. Tym razem jest podobnie: nadzwyczajna gościnność, odpoczynek i nabranie oddechu przed końcowym etapem do Gdyni.

Żeglarzom się już bardzo spieszy — urlopy dawno się skończyły. Bałtyk trapi jednak „Biesa” przeciwnymi sztormami. Żegluga jest trudna, pod wysoką falą i zacinające jesiennym zimnym deszczem szkwaly.

Zapasy się kończą, nie ma na czym gotować posiłków, bo butle z gazem też już puste. W tej sytuacji kapitan Horecki decyduje się na zakończenie wyprawy w Kołobrzegu. Mimo przeciwnego wiatru wiejącego od lądu z siłą 6°B, po emocjonującej halsówce „Bies” w czwartek 15 października o godzinie 06.00 stanął przy ojczystej kei. Pokonał w swej podróży 5517 mil morskich i odwiedził 23 porty, żeglował pod płótnami 1390 godzin, na silniku zaledwie 154, w portach stał 608 godzin.

Parę słów o mojej kontuzji. W Lizbonie w stopę ukłuła mnie głodna komarzycza. Podrapałem i starłem naskórek, a następnie zamoczyłem nogę w brudnej rzecznej wodzie. Na morzu stopa spuchła i pojawiła się ciemna pionowa pręga wędrująca przez kolano do pachwiny. Konieczna była pomoc lekarza. Zawinęliśmy do hiszpańskiego portu Bayona i stanęliśmy w zatoce na kotwicy. Chłopaki przywieźli z miasta na pontonie lekarza. Zbadał i dał receptę na zastrzyk przeciw tężcowi. Wyprawa do apteki po zastrzyk i ktoś z załogi musi zrobić iniekcję. Na tę okoliczność otwarto pół litra spirytusu „do odkażania” i po wzmocnieniu operatorów pomoc Mietkowi została udzielona. Czekaliśmy na kotwicy do godziny 23 na maksymalny poziom przyptywu, żeby wygodnie i komfortowo odejść od brzegu z odpływem. Przed 23-cią próbujemy odejść z kotwicy na żaglach, a tu niespodzianka. Kotwica zahaczyła się o coś na dnie i nie chce puścić. Szarpiemy się całą załogą. Biegamy po pokładzie, nic nie pomaga. Weszliśmy wszyscy najdalej na dziób, żeby jacht się maksymalnie zanurzył i zawiązaliśmy porządnie łańcuch. Woda się jeszcze podnosiła i gdzieś po 1/2 godzinie coś huknęło na dziobie — byliśmy wolni! Na szczęście łańcuch wytrzymał, ale kotwica się pogięła. Ta pogięta kotwica została pamiątką tego wieczoru w Bayonie i być może jest na wyposażeniu „BIESA” do dzisiaj.

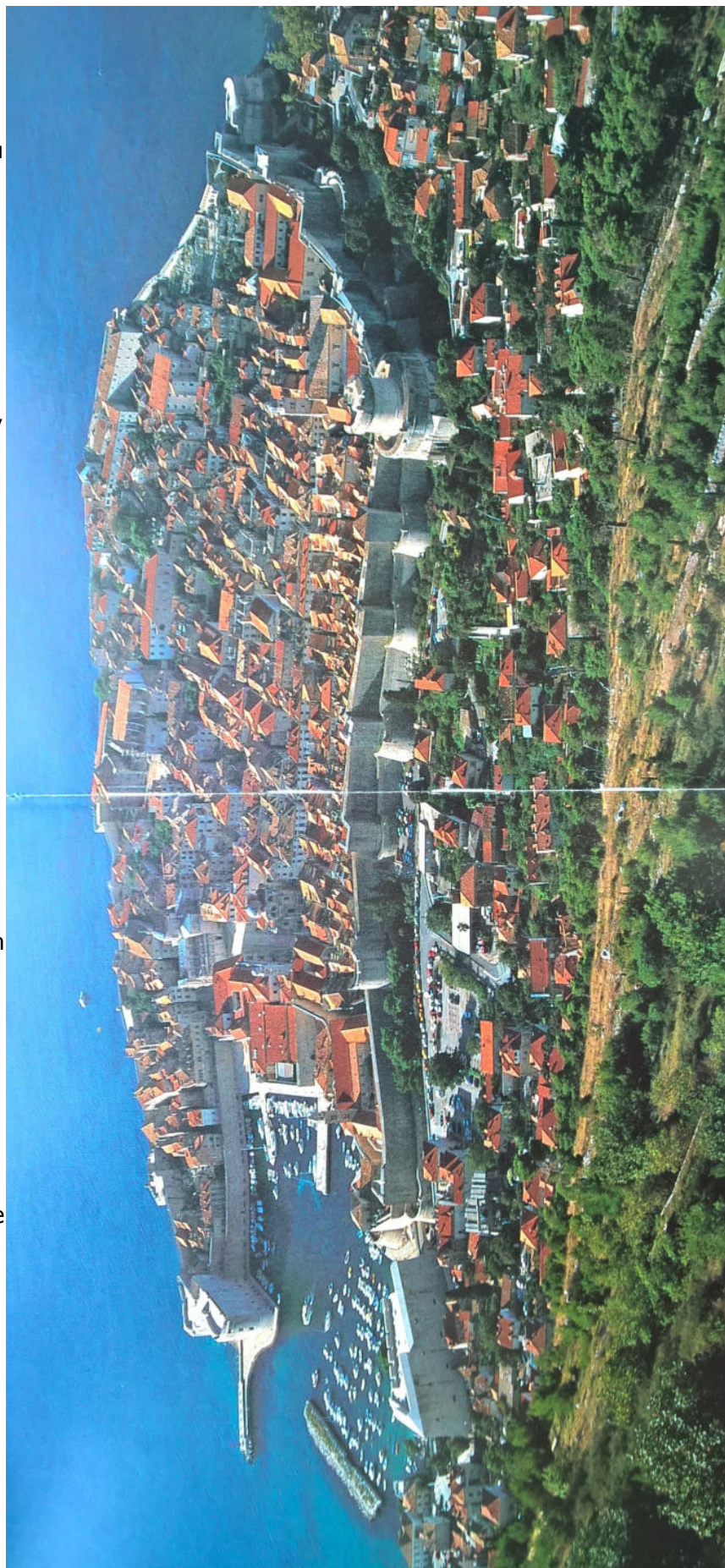
Na fotografii obok uroczyste podniesienie bandery w dniu 22 lipca 1976 roku na Morzu Czarnym. Od lewej stoją: kapitan Stanisław Horecki, Irena Stempniewicz, Wiesław Dominiak, Józef Sojka, Małgorzata Horecka, Mietek Kozłowski, Zbigniew Kulig, Leopold Naskręt. Przy sterze siedzi Halina Horecka, a fotografuje Danuta Kozłowska.



Część załogi w Stambule wybiera się do miasta. Z ilości bagaży wynika, że raczej nie wybierają się do muzeum. Od lewej: Józek, Małgorzata, Danuta, Irena i Leopold.

Po wymustrowaniu dziewczyn w Splicie do załogi dołączyli Tadeusz Strzała, Jan Stecewicz i Jerzy Chłodnicki. Żegnamy się z dziewczynami i żeglujemy do Dubrownika. Pogoda śliczna, wiatru mało, więc odpalamy silnik. Trochę popracował, ale po chwili odmówił posłuszeństwa i zamilkł. Konsylium mechaników pod wodzą kapitana, który był pracownikiem naukowym Wydziału Mechanicznego Politechniki Opolskiej, przystąpiło do naprawy. Mietek z Józkiem zajęli się żaglami. Mechanicy męczyci się okrutnie całą dzień. Rozbierali i składali ten silnik kilkakrotnie. Byli czarni od smarów, wszystko wokół brudne. A jacht tymczasem cichutko jak myszka, pomimo słabego wiatru, płynie dzielnie do celu. Kiedy pod wieczór, po kolejnej próbie uruchomienia silnika, usłyszeliśmy głośne buum, sen o samodzielnej naprawie polskiego PUCKA P-24 kM prysł jak bańka mydlana. Do końca rejsu była już tylko cisza...

Tuż przed zmrokiem, na samych żaglach, zbliżyliśmy się do starego portu w Dubrowniku. Wejść do tego płytkiego portu nie mogliśmy, zatem stanęliśmy na kotwicy 200 m od portu przy ładnej plaży – to na samym dole zdjęcia. Przebieramy się w wyjściowe ubrania, wskakujemy do pontonu i płyniemy na brzeg. Przez resztę nocy, przy światłach miasta, zwiedzaliśmy przepiękny Dubrownik. Na drugi dzień po śniadaniu podnosimy kotwicę, stawiamy żagle i obieramy kurs na Sycylię. Adieu wspaniały Dubrowniku! Jeszcze tu wrócimy. I w różnych terminach wróciliśmy wszyscy. Mietek przypłynął tu dopiero po 24 latach jachtem „GLEN” w 2000 r.



Żwawo dopłynęliśmy na żaglach do Cieśniny Mesyńskiej, ale tam, mimo wiatru o sile 3 st. Beauforta i pięknej żeglugi, cały dzień fizycznie staliśmy w jednym miejscu nad dnem morza. Przyczyną był silny przeciwny prąd morski, który wywołał wiejący od kilku dni wiatr zachodni. Woda spiętrzyła się przed nami w wejściu do Cieśniny i szybko przez nią przepływała. Im było bliżej i bardziej wąsko tym prąd był większy. Szybkość naszego jachtu była za mała.

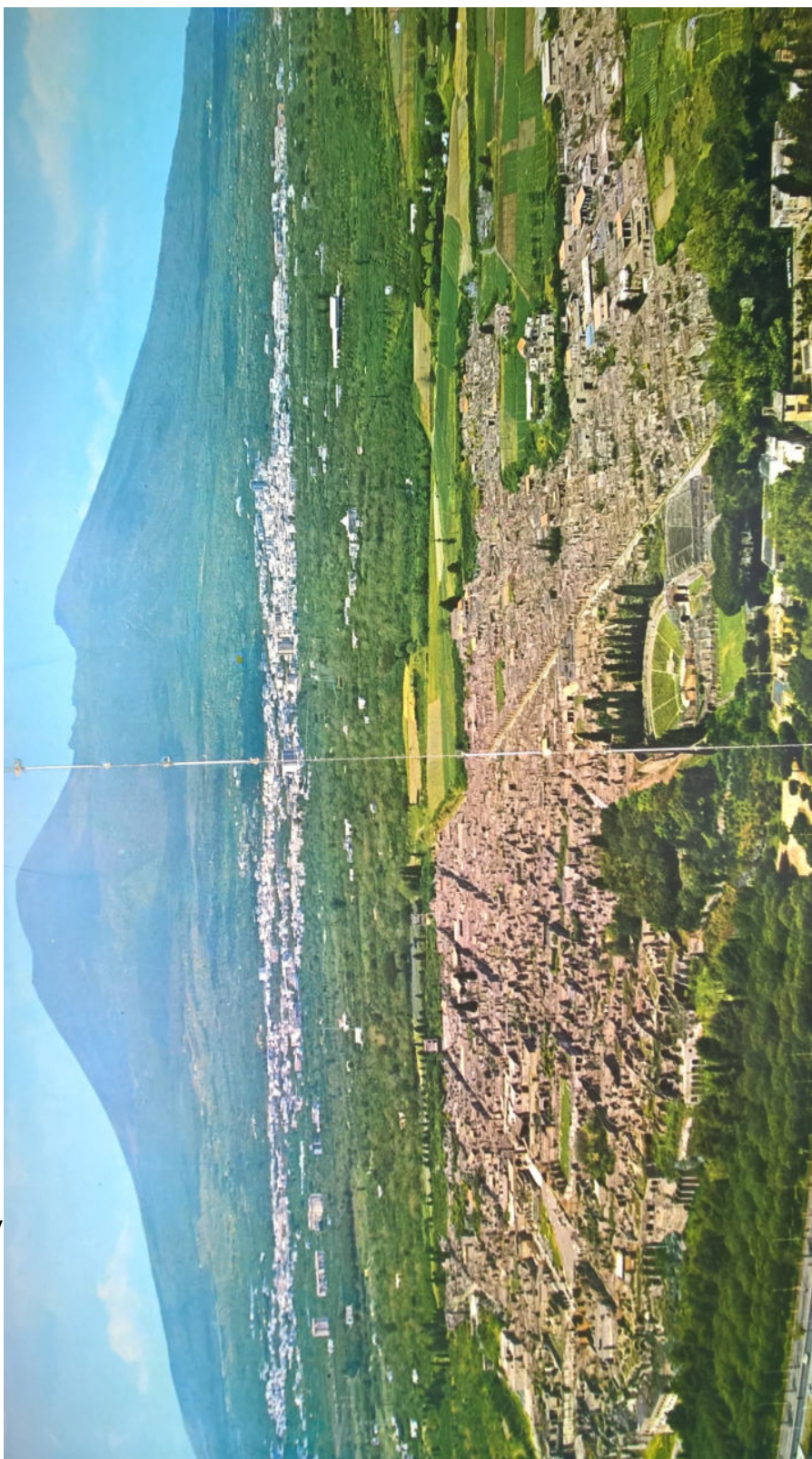
Z opresji uratował nas dopiero potężny Cumulonimbus, który zawisł nad Cieśniną i z niego dmuchnęło coś około 9 st. w skali Beauforta. Pod pełnymi żaglami, leżąc niemal na burcie, przemknęliśmy między Scyllą a Charybdą na Morze Tyrreńskie. Obraliśmy kurs na Neapol. Zaplanowaliśmy tygodniowy postój pod wulkanem Wezuwiuszem w porcie rybackim Torre del Greco. Mieliśmy stąd dobre połączenie kolejowe do Neapolu i do Pompei. Na zdjęciu obok widać Wezuwiusz i odkopane Pompeje.

W dniu 24 sierpnia 79 r. naszej ery nastąpiła potężna erupcja Wezuwiusza, która zasypała kilkumetrową warstwą popiołu leżące pod wulkanem miasta Pompeję, Herculanium i Stabiae. O miastach zapomniano na wieki. Dopiero w 1689 roku przy okazji głębień studni natrafiono na ukryte w ziemi miasto. Na zdjęciu widać wielkość wykopalisk.

Po zacumowaniu w porcie próbowaliśmy zorganizować naprawę silnika. Włosi zaproponowali nam zamianę

silnika na nowy, ale to przekraczało nasze możliwości finansowe. PUCK nie został naprawiony.

Przez tydzień w różnych grupkach zwiedziliśmy Torre del Greco, Neapol, Wezuwiusz oraz odkopane miasta Pompeje i Herculanium. Na mnie te wykopaliska zrobiły niesamowite wrażenie. Tego nie można zobaczyć w normalnych zabytkowych obiektach. W ciągu paru godzin te miasta zostały zasypane w całości razem z żyjącymi w nich ludźmi, z ich mieszkaniami, teatrami, burdelami, sklepami, jadłodajniami, wc, cmentarzami, arenami sportowymi, ogrodami, fontannami, polami uprawnymi, zwierzętami, spichlerzami, wszystkim. Nagle, tak jak były używane.



W mieszkaniach pozostały naczynia z jedzonymi właśnie potrawami. Ludzie próbowali uciekać, schować się. Zabierali ze sobą jakieś kosztowności, pieniądze, a przede wszystkim swoich bliskich, starszych, dzieci i zwierzęta. Bezskutecznie, wszyscy zginęli w strasznych męczarniach. W czasie wykopalisk natrafiono na te ciała, ale w dziwnej postaci – żużel posklejał się wokół tych ciał, a same ciała uległy dematerializacji.

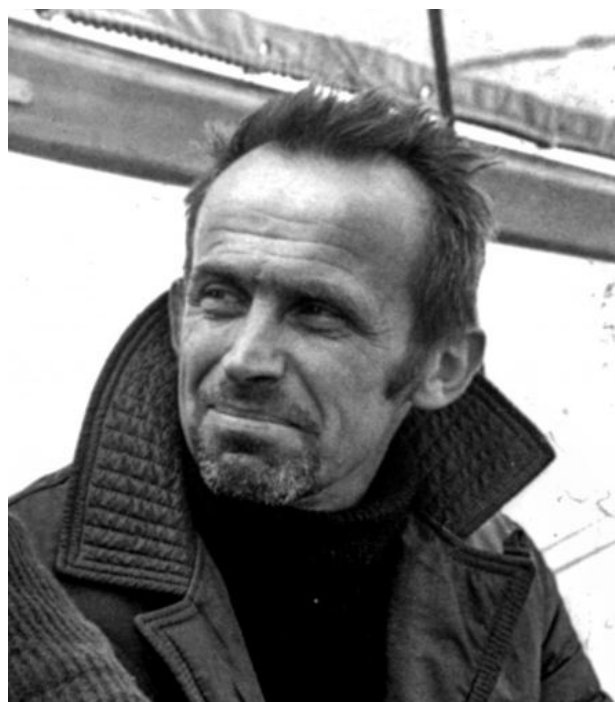
Archeolodzy wpadli na pomysł żeby zrobić otwory w skorupach i wypełnić pustkę gipsem. Ciała się ponownie zmaterializowały i wyglądają przejmująco.

Jeżeli oderwiemy się od oglądania gipsowych postaci ludzi i zwierząt to możemy pooglądać domy, ulice, rzeźby, malowidła, wyposażenie, narzędzia, urządzenia, itp. Całe miasto jest zachowane.

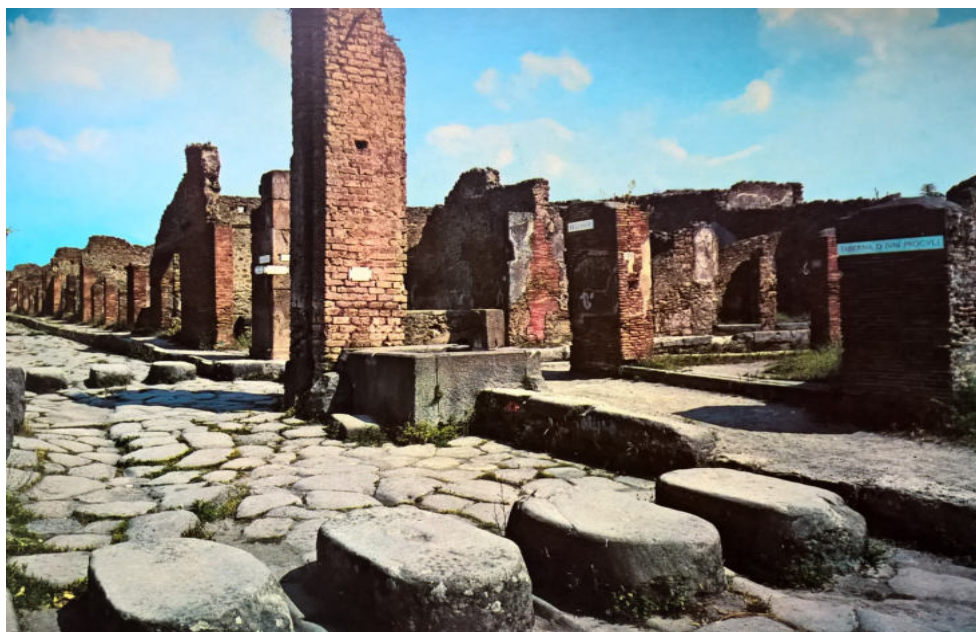
Warto przeżyć takie odwiedziny w Pompejach i Herculanium.

Zainteresowanych zapraszam do zwiedzania wykopalisk i do czytania literatury na ten temat np.: „Życie codzienne w Pompejach” Roberta Etienne.

Obok - wspaniały Faun w „Willi Fauna” w Pompejach, a poniżej kapitan Horecki.



Przejścia dla pieszych
przez ulice w
Pompejach.



Kapitan, I oficer i III oficer nad
czymś deliberują gdzieś na środku
Morza Śródziemnego.

