

POWSTANIE ŻEGLARSTWA MORSKIEGO W KUJAWSKO-POMORSKIM

Materiał przygotowany i wygłoszony przez kapitana **Edmunda Kunickiego** na konferencji „100 lat żeglarstwa na Kujawach i Pomorzu” w dniu 26.10.2024r.

Chęć przeżycia czegoś wielkiego na morzu, tak naturalna u młodych ludzi, kazała nam szukać okazji w klubach żeglarskich nad morzem. - W Bydgoszczy nie było takich możliwości.

Ale zadanie nie było łatwe. Jachtów morskich mało, a chętnych do pływania wielu. Być może z tego powodu w latach sześćdziesiątych w Bydgoszczy i okolicy żeglarzy mających stopień sternika morskiego można było policzyć na palcach jednej ręki. Czasem dzięki osobistym staraniom nielicznym bydgoszczanom udaje się znaleźć miejsce na jachcie morskim i popłynąć w rejs po Bałtyku.

Taka sytuacja trwała lata budząc z jednej strony niezadowolenie, a z drugiej żądanie by BOZZ wzmógł działania w kierunku umożliwienia młodzieży naszego okręgu pływania na morzu.

Pierwszy pozytywny sygnał nadszedł w 1966 roku gdy Zarząd Główny PZZ dla uświetnienia 45 rocznicy żeglarstwa na Pomorzu przydzielił naszemu Okręgowi Żeglarskiemu rejs zagraniczny, który miał prowadzić do portów RFN, Francji, Wielkiej Brytanii, Holandii i Belgii. Organizacja tego rejsu wykazała dobitnie, że bez własnego jachtu żeglarstwo morskie w naszym regionie nie będzie mogło się rozwijać na miarę społecznego zapotrzebowania.

Dużym wysiłkiem organizacyjnym i finansowym udało się pozyskać jacht „Śmiały”, a także „wypożyczyć” z innych okręgów żeglarskich: kapitana, trzech oficerów, bosmana i mechanika. Jedynym oficerem z naszego okręgu był jachtowy sternik morski **Witold Pisarczyk** z Torunia. W tym rejsie wzięli udział dwaj bydgoscy dziennikarze: **Zbigniew Urbanyi i Tadeusz Jabłoński**.

Obaj dziennikarze niezwłocznie po powrocie z rejsu rozpoczęli kampanie prasową o zdobycie dla Bydgoszczy jachtu morskiego. Inicjatywa została przyjęta w środowisku żeglarskim z entuzjazmem. Zwłaszcza przez **Prezesa BOZZ Jana Goralewskiego**, który pomógł zorganizować grupę aktywnych osób dla podjęcia się publicznej zbiórki pieniędzy na budowę jachtu. Jednakże efekty finansowe tej kampanii okazały się nikłe.

Te niepowodzenia nie gaszą jednak pragnień bydgoskich żeglarzy do pływania po morzu. BOWIEM w następnym roku w czasie walnego zgromadzenia pomorsko-kujawskich żeglarzy ponownie staje problem pływania po morzu. Powołano wówczas Komisję Żeglarstwa Morskiego (KŻM) przed którą postawiono dwa zadania, a mianowicie: wznowić zbiórkę pieniędzy na jacht oraz organizować dla młodzieży rejsy po morzu na czarterowanych jachtach.

Oba zadania są realizowane z dużymi trudnościami. Zbiórka pieniędzy nie przynosi spodziewanych efektów, a scentralizowany system przydziału rejsów, preferuje kluby które mogą się wykazać dużą aktywnością morską. Bydgoszcz nie posiada jachtu i nasza aktywność w tej dziedzinie była zerowa. Wobec takich trudności słabnie aktywność Komisji Żeglarstwa Morskiego.

W październiku 1966 roku do Okręgowego Związku Żeglarskiego dociera wiadomość, że w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy zamierza się budować jacht morski. Ta wiadomość stawa na nogi nasz aktywny żeglarski.

Dochodzi do spotkań z prezesami Kolejowego Klubu Sportowego „Brda” Stanisławem Mitkiem oraz Aleksandrem Kaszowskim. Wynikiem tych rozmów jest umowa między Bydgoskim Okręgowym Związkiem Żeglarskim, a KKS „Brda” na budowę dwóch jachtów morskich. W umowie Komisja Żeglarstwa Morskiego BOZZ zobowiązuje się przekazać KKS „Brda” sumę co najmniej 150 000 złotych do końca 1968 roku, a „Brda” ma wybudować dwa jachty morskie; jeden w 1967 i drugi w 1968 roku.

Tak pięknie rozpoczęta współpraca szybko wygasa z prozaicznego powodu braku pieniędzy...

Zgromadzony przez KŻM fundusz wystarczył na zbudowanie kolumny z kołem sterowym – i to tylko dla jednego jachtu. Trzeba było szukać pieniędzy gdzie indziej.

Wspomniałem nazwisko **Aleksandra Kaszowskiego**. To był człowiek o nie codziennej osobowości. Poznaniak, urodzony w 1935 roku, i jak podaje w swojej autobiografii mając trzynaście lat zakochał się bez pamięci w żeglarstwie, któremu pozostał wierny do śmierci.

Studiuje mechanikę na Politechnice Gdańskiej, a potem już z dyplomem inżyniera w kieszeni i nakazem pracy w ręce ląduje w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Poznaniu.

W poznańskich ZNTK pracuje do 1964 roku. W tym samym roku zostaje przeniesiony służbowo do ZNTK w Bydgoszczy gdzie pełni obowiązki z-cy dyrektora do spraw technicznych.

Tu wkrótce daje się poznać jako człowiek opętany pragnieniem zbudowania jachtu morskiego. Oto co pisze w swojej autobiografii o pomysle budowy:

„Myśl ta długo kołatała się w głowie, aż zrodziła przekonanie, że bez podobnych do mnie zapaleńców, a może wariatów, nic nie da się zrobić. Nic nie da się zrobić bez żeglarzy, inżynierów, techników, rzemieślników, którzy zechcą uwierzyć, że marzenia mogą się stać rzeczywistością. Takich zacząłem szukać i takich znalazłem. Fachowców najwyższej klasy, którzy może nie bardzo wiedzieli co to jest jacht morski, ale dali się porwać idei, którą przekuliśmy w czyn, z którego zrodził się jacht. Wtedy nie wiedzieliśmy, że będzie nazywał się „Euros” i będzie sławny swymi wyczynami. Wtedy też nie wiedzieliśmy, że po „Eurosie” będzie jeszcze „Zentek” i „Solanus”.

Wierny swojej idei rozpoczął poszukiwania podobnych do siebie zwolenników budowy jachtu w Bydgoszczy.

W pierwszej grupie którą udało mu się stworzyć znaleźli się między innymi: **Zygmunt Smok** dyrektor naczelny ZNTK, **Stanisław Rozczyniała** szef produkcji, **Stanisław Mitek** i **Zygmunt Mikołajewski** prezes i skarbnik Kolejowego Klubu Sportowego „Brda”, a także dziennikarze bydgoskich gazet: **Tadeusz Jabłoński** i **Zbyszek Urbanyi**, którzy sporo pisali o budowie i tworzyli korzystny klimat społeczny w którym mogły się rodzić środki na budowę. To była grupa którą nazwaliśmy „sztabem”. Tu bowiem powstawały pomysły, kierunki działań i zapadały ważne decyzje dotyczące budowy.

Druga grupa zwana „operacyjną” skupiała duże grono specjalistów różnych branż. W jej gronie byli technicy i inżynierowie sprawujący nadzór nad budową jachtu i mający stały kontakt z projektantami oraz grupa bezpośrednich wykonawców różnych specjalności. Zadaniem tego zespołu była budowa jachtu.

Należy podkreślić dużą aktywność członków „sztabu”. Zarówno **Aleksander Kaszowski** oraz inni „sztabowcy” wykorzystując swoje kontakty i osobiste znajomości prowadzą przez wiele tygodni rozmowy z dyrektorami, prezesami i kierownikami różnych firm i instytucji w sprawie pomocy przy budowie jachtu, Skutkiem tych rozmów jest powstanie trzeciej grupy „sympatyków” którym odważny bydgoski pomysł spodobał się i którzy deklarują pomoc w budowie jachtu.

Ta pomoc okazała się niebawem bezcenna, i przeszła nasze oczekiwania. Z wdzięcznością i szacunkiem mówimy dziś o instytucjach oraz osobach kierujących nimi.

A byli to między innymi: **Ryszard Karger** z Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie, Pan **Petrusiewicz** Przewodniczący Federacji Sportowej „Kolejarz”, **Jan Goralewski** prezes BOZZ, **Zygmunt Smok** dyrektor ZNTK w Bydgoszczy, Grudziądzkie Zakłady Przemysłu Gumowego, Pomorskie Zakłady Sprzętu Okrętowego „Warma” w Grudziądzu, Bydgoskie Zakłady Sprzętu Okrętowego, Zakłady Radiowe „Eltra” z Bydgoszczy, Totalizator Sportowy – Warszawa, Panowie **Bardziński i Perlicki** z Wojewódzkiego i Miejskiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Bydgoszczy, Marynarze statku m/s „Bydgoszcz”, oraz wielu jeszcze innych...

Podam przykład jak rodziły się niektóre pomysły darowizn dla budowanego jachtu.

Na statek m/s „Bydgoszcz” wiadomość o budowie jachtu dotarła drogą radiową gdy statek będąc na morzu zmierzał do Szczecina. Z relacji wiemy, że wiadomość ta wywołała wśród załogi duże zainteresowanie zakończone pomysłem wykonania „zrzutki” pieniędzy na budowę jachtu. Równocześnie skierowano apel do dyrekcji o udzielenie pomocy budowniczym.

Wkrótce otrzymaliśmy zaproszenie do Szczecina w celu, jak określono: „wybrania przedmiotów mogących mieć zastosowanie w budowanym jachcie”.

Pojechaliśmy samochodem do magazynów PŻM gdzie składowano zdjęte ze statków wszelakie „dobro”. Były tam setki różnych przedmiotów, które nie zatraciły swoich właściwości użytkowych. Wróciliśmy do Bydgoszczy samochodem załadowanym do pełna. Wartość przywiezionego dobra była nieoceniona. Wybraliśmy kompas, koła ratunkowe, liny, ubrania sztormowe, lampy, sekstant, mapy, materace, a nawet dzwon okrętowy.

Na początku zamierzaliśmy budować jacht według projektu Wojciecha Orszuloka. To miał być drugi „Kismet” na którym projektant popłynął do Reykjavíku na Islandii.

„Kismet” to mały jacht długości 10 metrów i o 45 metrach kwadratowych żagla konstrukcji stalowej. Jednak po konsultacji z konstruktorem zmieniliśmy zamiar decydując się na budowę większej jednostki o nazwie J-80. Był to jacht o długości 13,5 metra i powierzchni żagli od 78 do 190 metrów kwadratowych, też konstrukcji stalowej.

Zgromadzone środki oraz deklaracje dalszej pomocy pozwoliły na zakup dokumentacji technicznej i złożenia zamówienia na wykonanie jachtu w ZNTK Bydgoszcz.

W październiku 1966 roku na stalowym łożu położono pierwsze wzdłużniki z rur stanowiących obrys pokładu.

Powstają warunki by powołać do życia Sekcję Żeglarstwa Morskiego.

18 listopada 1966 roku zwołano zebranie organizacyjne, któremu przewodniczył prezes KKS „Brda” **Stanisław Mitek**. Wybrano pierwsze władze Sekcji. Zarząd stanowili: **Zygmunt Smok** – Komandor, **Grzegorz Kuhl** – vice Komandor, Bogdan Specjał – członek zarządu ds. Szkolenia i **Edmund Kunicki** – sekretarz sekcji.

W kwietniu 1967 roku stalowy kadłub jest gotowy. Do pracy przystąpili stolarze, instalatorzy malarze i elektrycy.

18 lipca 1967 roku jacht ustawiony na specjalnym wagonie w centralnym miejscu ZNTK został, jak nakazuje tradycja ochrzczony. Nadano mu imię EUROS...

Były przemówienia, grała kolejowa orkiestra, a my byliśmy dumni i szczęśliwi. EUROS był naszym dzieckiem chcianym i długo oczekiwany. Od początku byliśmy przy nim. Rósł z nami i dzięki nam. Był naszym dzieckiem z miłości.

Nocą kolejarzy przewieźli go koleją do Gdańska gdzie został zwodowany, a 21 lipca 1967 roku przyjechała do Polskiego Klubu Morskiego pierwsza załoga jachtu z kapitanem Stanisławem Horeckim z świeckiej celulozy. Razem z prowiantem przyjechały farby, lakiery, listwy drewniane i narzędzia; jacht wymagał dopracowania w rejsie.

Następnego dnia 22 lipca 1967 roku punktualnie o godzinie 6 rano postawiliśmy żagle, a potem kapitan wydał rozkaz: wybrać cumy na pokład!

EUROS wolno oddalał się od kei i ruszył w swój pierwszy rejs.

A my staliśmy na pokładzie jachtu bardzo przejęci i pełni emocji, ale nikt z nas nie zdawał sobie wówczas sprawy, że w tej chwili powstaje - (rodzi się) w Pomorsko – Kujawskim nowy rodzaj żeglowania pod tytułem – ŻEGLARSTWO MORSKIE.

Jaki jest dorobek Sekcji Żeglarskiej?

- Jacht pływał szczęśliwie przez **18** sezonów nawigacyjnych,
- Odbył **191** rejsów zatokowych, morskich krajowych i zagranicznych,
- W rejsach uczestniczyło **1 399** żeglarzy z Bydgoszczy, województwa i kraju,
- odwiedzone **86** różnych portów krajowych i zagranicznych,
- jacht przepłynął **92 792** mile morskie.
- zorganizowano kilka rejsów wyczynowych nagrodzonych prestiżowymi nagrodami jak za rejs dookoła Islandii, przejście **Pentland Firth**, opłynięcie **przylądka Horn**, rejs non stop **Buenos Aires – Hel**, rejs na **Spitsbergen**.
- Jacht uczestniczył w dwóch Olimpiadach w Kilonii (1972) i w Tallinie (1980).
- **22** osoby uzyskały patenty sterników morskich,
- Kilkunastu sterników morskich uzyskało warunki do egzaminów kapitańskich.

12 sierpnia 1984 roku jacht wychodził w rejs z portu w Górkach Zachodnich z poznańskimi żeglarzami. 100 metrów przed końcem falochronu jacht schodzi z toru wodnego, ociera się kilem o dno i traci prędkość. Wiatr działając na powierzchnie żagli i burtę spycha go na falochron, a fala morska unosząc jacht tłucze nim o kamienie falochronu. Przybyły na ratunek statek ratowniczy po założeniu holu ściąga jacht z kamieni ale po 100 metrach holowania przez rozdarcia na burcie woda szybko wypełnia wnętrze i jacht tonie...

Na zakończenie chciałbym przytoczyć końcowy fragment epitafium napisany przez dziennikarkę Grażynę Murawską, załogantką Eurosa. Pisze ona:

„S/Y „Euros” taka sobie zwyczajna osiemdziesiątka o blaszanym kadłubie, skromny dwupatykowiec a ileż załug, ilu wychowanków – cała plejada znakomitych żeglarzy wywodzi się z szkoły „Eurosa”. Nie tylko mieszkańcy Bydgoszczy i członkowie armatorskiego klubu żeglowali na tym jachcie, pływała na nim cała Polska”.