

# Żeglarsstwo w PRL

## Młodzi zawodnicy, nie mówcie, że macie ciężko...

Przeczytajcie, jak żeglowali wasi dziadkowie

**Z**bigniew Malicki (rocznik 1944) to olimpijczyk z Tallina (1980 r.) i były zawodnik klas Finn oraz Star. A w późniejszych latach grafik, specjalista od marketingu sportowego i pomysłodawca oraz twórca programu Nivea Błękitne Żagle. Zbyszek opowiada o tym, jakie było regatowe żeglarstwo poł wieku temu. Materiał dedykujemy młodym sternikom, by nie narzekali, że mają stary żagiel, zbyt twardy maszt, a łódka bierze wodę...

Na przełomie lat 50. i 60. warszawscy żeglarze ścigali się na Wiśle. Królowaty klasy Omega, Pirat i Słonka, pojawiły się też pierwsze łódki klasy Finn. Sprzęt był wówczas wyłacznie klubowy, a łodzie zaznaczane na stałe do pomostów i często pełne wody. Rozgrywaliśmy regaty na trasie Świder – Warszawa albo Góra Kalwaria – Warszawa. A nawet wieloletni powyscigi z Warszawy do Gdańska. Hal-sówka pod prąd była wielką sztuką i kompletnie inną dyscypliną sportu, wymagającą dobrej znajomości rzeki.

Mistrzem w niej był finnista Leszek Kwiatkowski. Takich zawodników nazywano wówczas flisakami. Szukało się cofek za główkami, rozpedzało się łódź, potem pędem proce nurt w stronę przykosa i po zwrocie próba złapania wysokości nad główką, w stronę kolejnej cofki. Nieudana próba oznaczała jazdę do tyłu. Meczyliśmy się na hal-sówce, ale później żeglowanie z prądem to był już pełen komfort. Musieliśmy się trzymać głównego nurtu i uważać, by nie wpaść na mieliznę. W tym czasie czółówkę klasy Finn tworzyli żeglarze Legii (Andrzej Gajewicz, Walenty Straj i Tadeusz Zeno), którym polećny wówczas klub kupił trzy łódki w Holandii. Byli najsybsi... Używaliśmy wtedy drewnianych masztów, które powstawały w klubowych warsztatach szkulniczych. Trzeba było mieć znajomości w ministerstwie, by otrzymać przydział na zakup sprzętu wysokogórskiego. Sportym wyznaniem było heblowanie masztu, by uzyskać oczekiwane parametry.

W 1963 roku, po zbudowaniu zapory na Narwi, otwarto Zalew Zegrzyński – warszawskie morze. Dla flisaków z Wisły pierwsze regaty na stojącej wodzie były czymś niezwykłym. Jak pierwszy wyjazd do NRD. Więcej już na Wisłę nie wróciliśmy, choć na zalewie czyhały na nas podwodne pułapki, wystające kominy zatopionych domów i pnie pozostawionych drzew.

Ale mieliśmy wreszcie swoje jezioro. Z czasem warszawskie kluby zaczęły się tam stopniowo zagospodarowywać.

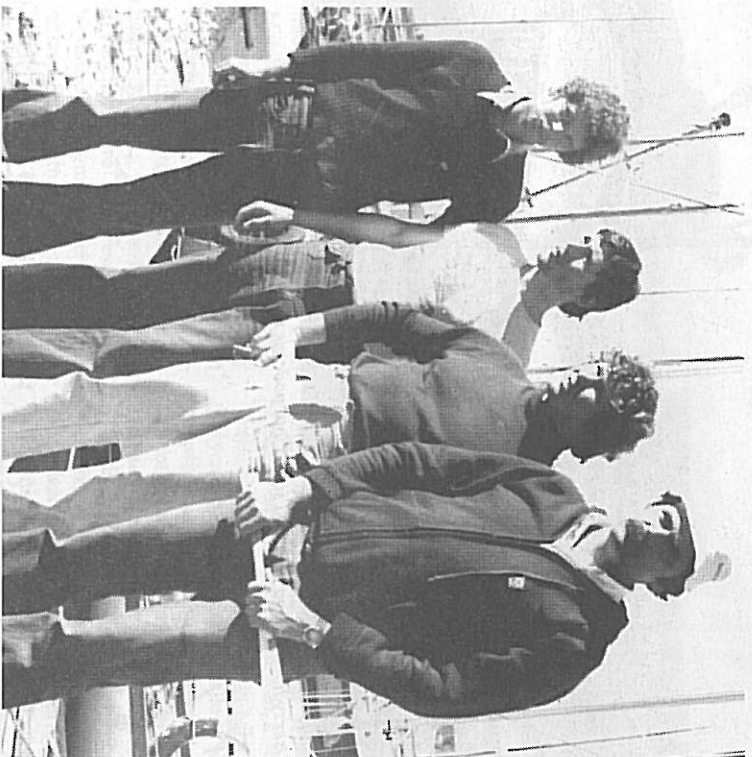
Mistrzostwa kraju najczęściej rozgrywano w Grzycku, a liczba uczestników, jak na tamte trudne czasy, była imponująca. Samych finnistów startowało przeszło czterdzieści. Na mistrzostwa jeździłymi pociągami towarowymi. Pakowaliśmy do łódki cały sprzęt i wraz z kolegami, na pagągach, spryaliśmy rzeką pod Syrenkę, gdzie była bocznica kolejowa i czekały na nas platformy z kłonicami, jak do przewozu długich pni drzew. Po chwili dopływały kolejne zatoki. Wynosiłsiemy łodzie po gruzie na górę i ładowaliśmy je na platformy w dwóch warsztach, mocno wiążąc. Kilku ochotników z klubu podtrzymywał z wagonami jako konwoj, który pilnował naszego żeglarskiego dobytku i negocjował na kolejnych stacjach rozrządowych dopięcie nas do składu ruszającego do Dziadłowa, Hawy, Elku i Grzycka. Podróż z Warszawy do Górzycka trwała niespełna trzy dni. A do Gdyni prawie pięć.

W 1966 roku rozegrano pamiętne mistrzostwa Polski w Mielnie. Po pierwszym wyscigu na jeziorze Jan-no zdecydowano przenieść regaty na morze. Większość zawodników przeciagnęła przyczepki przez piasek na plażę. Ale Andy Zawieja i jeszcze kilku innych niepokornych, postanowili przedostać się na morze płytkim przesmykiem. W trakcie przeprawy Andy urwał okucie od steru. Dramat. Wokół wydmy, zadanej pomocy, a wrócić kolejne wyscigi. I nagle zza pagórka wyłania się dwóch facetów z butlą i palnikiem. Szli pospawać wójskowe ogrodzenie. Zespawali okucie i Andy Zawieja zdołał zdążyć na start.

Wyscige na morze z plaży to była prawdziwa sztuka, gdyż trzeba było się przebiec przez przybój z pletwą sterową w rękach. To samo powtarzaliśmy podczas powrotu na brzeg. Ci, którym to się nie udało, kończyli z polanymi masztami i rozbitym sprzętem. Masakra...

Wróćcie potem niezłomny Andy postanowił pojechać na Bermudy, na regaty Finn Gold Cup (mistrzostwa świata). Zapakował sprzęt na polski statek płynący do Stanów Zjednoczonych i gdy ten zbliżył się na kilka mil do brzegu, Andy zaczął zwodować łódkę, postawił maszt, wciągnął żagiel i popłynął w stronę portu. Wywołał wielką sensację, a lokalne media poświęciły mu wiele miejsca, pisząc o tym, jak Polak „przyplął zza horyzontu”.

Jedząc na regaty zagranicę, praktycznie bez kasy, musieliśmy kombi-



Czterech finnistów z kadry w Tallinie (1977). Od lewej Tomek Rumszewicz, Marek Wójcik, Roman Knasiecki i Zbyszek Malicki.

nować. W transporcie przemycaliśmy paliwo. Kiedyś francuski celnik wykrył naszą kontrabandę, ale po długich negocjacjach pozwolili jechać z tym wszystkim dalej. Oczywiście, musieliśmy się powołać na tradycyjną polsko-francuską przyjaźń oraz na Roberta Gadochę, który, na szczęście, kopał piłkę w ulubionym klubie celnika.

W 1977 roku, podczas regat Kielar Woche, doszło do bojkotu ekip z bloku wschodniego. Rosjanie wykryli, że zgłoszono zawodnika z Republiki Północnoafrykańskiej, która wówczas była w Rosjan na cenzurowanym. Zażądali usunięcia tego finnisty, szantażując organizatorów wycofaniem wszystkich zawodników z państw będących w ich strefie wpływów. Kierownictwo naszej ekipy zorganizowało odprawę i pozostawiło decyzję startu zawodnikom. Żeglarz z RPA popłynął, a demonyści (z wyjątkiem Polaków i Czechów) zostali na brzegu. Zrobiła się afeta, gdyż niemiecka prasa rozdmuchwała ten epizod. Pierwszy wyscig wygrał Ryszard Skarbiński, a w pierwszej dzielnicy było jeszcze trzech Polaków. No i Niemcy napisali, że „niestartujący” prowadzą w regatach. Ostatecznie uzskałiśmy doskonałe rezultaty, ale nie mogliśmy zbytnio cieszyć się z wynikiem, bo politycznie byliśmy umoczeni. Zapadła nieprzyjemna cisza. Czesi po-

traktowali swoich jeszcze gorzej – zawiesili zawodników i wyrzucili trenera. Dwa lata przed igrzyskami w Moskwie (regaty żeglarskie rozegrano w Tallinie) Tomek Holc zaproponował mi wspólne starty w klasie Star. Chętnie na to przystałem. Sądziłem, że po silowym pływaniu na finnie, żeglowanie na kilowym jachcie będzie bardzo wypoczynkowe. Okazało się, że bardzo się myliłem. Rola załoga była makabrycznie trudna (nie stosowano jeszcze półtrapozów) i chwilaniami tęsknieniem za moją starą łódką. Ale zaczęła się dwuletnia walka o nominację i start w igrzyskach. Udało się nam zakwalifikować, ale wyniku nie było. Seria awarii na pozycjonym w Szwajcarii jachcie (złamany maszt i bom) wyeliminowała nas z walki o najlepsze miejsca. Szkoła, bo sezon olimpijski mieliśmy udany, regularnie byliśmy w pierwszej szóstce w Europie.

Przed ostatnim wyscigiem regat olimpijskich rosyjscy działacze przyszedli do naszych z propozycją współpracy. Chodziło im o to, aby polski jacht klasy Soling przeschadzał Duńczykom w zajęciu czółowego miejsca i w ten sposób pomagal rosyjskiej załodze. W zamian za to ich załoga z klasy 470 miała wspierać Polaków. Nasi zawodnicy zignorowali tę ofertę, ale niesmak pozostał...

Zbyszek Malicki