



W gorących dniach Sierpnia 80., w czasie wielkiego zrywu wolnościowego, gdy „mury runęły i pogrzebały stary świat”, niewielu skupiło uwagę na małym jachcie z banderą polską na piku gaffa i amerykańską pod salingiem. Wracającą po 47. latach do Polski zza Oceanu „Dal” witało nieliczne grono żeglarzy. Mało jest jachtów, które tak głęboko wpisały się w świadomość kolejnych pokoleń a na dodatek, po prawie pół wieku, ożywiły historię i spisały kolejne jej rozdziały. Trzydziestotrzyletni ułan, oficer kawalerii – Andrzej Bohomolec i dwudziestojednoletni harcerz – Władysław Wagner jako pierwsi polscy żeglarze poprowadzili swoje jachty przez Atlantyk. Wagner na „Zjawie” w kwietniu, maju 1933 roku, a Bohomolec z towarzyszami na „Dali” kilka miesięcy później, w lipcu i sierpniu. Ale nie o palmę pierwszeństwa tu szło, ale o wielką potrzebę ducha – ducha przygody, ciekawości świata. Z Wojciechem Jacobsonem, świadkiem i czynnym uczestnikiem sprowadzenia jachtu „Dal” do Polski, rozmawiamy o tej niezwyklej historii. (zs)

Wywiad Zenona Szostaka z Wojciechem Jacobsonem

Powrót s/ly „Dal”

Zeszyty Żeglarskie: *Wojtku, w sierpniu tego roku, mija 25 lat od powrotu jachtu „Dal” do Polski. Uczestniczyłeś w powitaniu jachtu powracającego, po 47. latach, do Polski i odprowadzenia go ze Szczecina do Gdańska. Czy mógłbyś przybliżyć czytelnikom „Zeszytów Żeglarskich” te wydarzenia sprzed ćwierćwiecza?*

Wojciech Jacobson: W sprawę powrotu „Dali” zostałem wprowadzony dość nieoczekiwanie. O tym jachcie wiedziałem tyle, co powinien znać żeglarz z historii żeglarstwa. Znałem książkę Andrzeja Bohomolca z 1937 r. „Wyprawa jachtu *Dal*”. Wiedziałem też, że jacht pozostał w muzeum w USA. Potem czytałem reportaże Krzysztofa Baranowskiego z jego żeglugi „*Polonezem* po Ameryce”. Pisał on, m. in. o spotkaniu z Ireneuszem Gieblewiczem*), człowiekiem, który usiłował sprowadzić „Dal” do Polski. Gieblewicz wykupił usunięty z muzeum w Chicago kadłub jachtu i marzył, by po remoncie odprowadzić go do Gdyni do Muzeum Morskiego.

ZŻ: *I to było w latach 70-tych?*

WJ: Spotkanie Baranowskiego z Gieblewiczem miało miejsce w drugiej połowie 1976 r. Po Operacji Żagiel, zakończonej w Nowym Jorku, w której uczestniczyło wiele jachtów z Polski, Krzysztof rozpoczął swój wielki rejs rodzinny na „Polonezie”. Pierwszy etap wiódł śladem przedwojennego rejsu „Dali” od Nowego Jorku do Chicago. W 1934 r. „Dal” pod dowództwem Andrzeja Bohomolca z Jerzym Świechowskim na pokładzie, płynęła rzeką Hudson i kanałami do Wielkich Jezior, do Chicago, zatrzymując się w wielu miejscach, odwiedzając tamtejszą Polonię. Trasą „Dali” płynął w 1976 r. również „Leonid Teliga” prowadzony przez Ryszarda Książczyńskiego, ongiś związanego z JK AZS w Szczecinie. Baranowski, prócz spotkania z Gieblewiczem, opisał także swoją wizytę w Muzeum Wiedzy i Przemysłu w Chicago. Odnalazł tam zdeponowane i nie wydane Gieblewiczowi części wyposażenia „Dali” – maszt, bom, żagle. W późniejszym czasie, w 1977 lub 1978 r., udało mu się to wyposażenie ściągnąć do Polski dla Centralnego Muzeum Morskiego. Powstał nawet reportaż telewizyjny na ten temat.



Powitanie s/y „DAL” w basenie JK AZS w Szczecinie

ZŻ: *A jak zaczął się przedwojenny rejs „Dali”? Kto brał udział w rejsie z lat trzydziestych?*

WJ: To wszystko znamy z historii żeglarstwa i z przekazu Bohomolca. W 1933 r. trzy osoby zdecydowały się płynąć małym jachtem zatokowym przez Atlantyk na drugą stronę. Właścicielem jachtu i organizatorem wyprawy był polski ułan, porucznik kawalerii Andrzej Bohomolec, człowiek ogromnego wzrostu – mierzył blisko dwa metry – i ułańskiej fantazji.

ZŻ: *Bohomolec – ułan, ziemianin z Kresów, ale chyba miał również przygotowanie żeglarskie?*

WJ: Tak, miał nawet spory staż bałtycki. Lubił podróże, przygody, zdobywał stopnie żeglarskie, pływał z Mariuszem Zaruskim i innymi znanymi żeglarzami z tego okresu. W czasie tych rejsów poznał Jana Witkowskiego – absolwenta Szkoły Morskiej i Jerzego Świechowskiego – oficera Marynarki Handlowej, który miał doświadczenie morskie – zresztą ta jego wiedza nawigacyjna potem okazała się nieoceniona. Te trzy osoby stanowiły późniejszą załogę „Dali”.

ZŻ: *Wyruszyli z Polski. Czy od razu mieli zamiar przepłynąć Atlantyk, dotrzeć do Stanów Zjednoczonych i na Wystawę Światową do Chicago, czy też mieli inne plany?*

WJ: Z relacji Bohomolca wynika, że owszem mieli zamiar przepłynąć Atlantyk, ale to nie było zdefiniowane do końca. Swoją decyzję mieli podjąć już w czasie rejsu. Pierwsza wersja zakładała, że gdyby nie mogli płynąć przez Ocean, to pożeglują wokół Hiszpanii na Morze Śródziemne. Decyzję, że popłyną na Wystawę Światową do Chicago, podjęli dopiero w Nowym Jorku.

ZŻ: *Być może kierowało nimi to, iż w owym czasie, w momencie, gdy znajdowali się w Stanach, ta wystawa to było poważne wydarzenie – Światowa Wystawa Techniki i Nauki i stąd bardzo szeroko nagłaśniana. Przypuszczalnie chcieli tam się pojawić jako element tej wystawy, jako polski akcent.*

WJ: Jacht zdążył tam dopłynąć akurat na Dzień Polski – na 25.08. Przypłynęli 24. sierpnia i jacht został jako element wystawy postawiony na jezioru Jackson Park [Jackson Park Lagoon – przyp.red.]. Było to duże wydarzenie; bo po pierwsze – po drodze płynęli i odwiedzali ośrodki polonijne, po drugie – w Dniu Polskim ten akcent morski młodego państwa polskiego, które świeżo się odrodziło, robił wrażenie. Sprowadziło to na

wystawę ogromną liczbę publiczności, nie tylko polonijnej. Jak pisały gazety amerykańskie „...w Dniu Polskim na wystawę przybyła rekordowa liczba 200 tys. zwiedzających. Wielka w tym zasługa małej ‘Dali’...”

ZŻ: *Wystawa się skończyła. „Dal” pozostała w Chicago. Niebawem wybuchła wojna. A uczestnicy rejsu: Bohomolec, Witkowski, Świechowski – co się z nimi działo?*

WJ: Witkowski nie brał udziału w rejsie do Chicago – powrócił do Polski i to już z Bermudów. W Polsce zginął śmiercią samobójczą, jeszcze w okresie przedwojennym; chorował ciężko. Losy wojenne Bohomolca podaje Paweł Zdziechowski w artykule drukowanym w paryskiej „Kulturze” [“Kultura” nr 6/297 z roku 1972, str. 80-86 – przyp. red.]. Bohomolec sprzedał jacht w Stanach za 1623,40\$; były to składki Polonii. Suma ta nie równoważyła wartości jachtu, ale Bohomolec chciał, żeby jacht został w USA jako symbol Polski morskiej. Do 1941 r. „Dal” stała w miejscu wystawowym, na wodzie, później na lądzie przed Muzeum Wiedzy i Przemysłu, a od 1942 do 1968 r., przez przeszło 20 lat, wewnątrz Muzeum w dziale Transportu.

ZŻ: *I wtedy właśnie, w końcu lat 60-tych, opiekę nad jachtem przejął p. Ireneusz Gieblewicz i wynikł z tego pewien problem natury prawnej, który trafił pod sąd w Stanach Zjednoczonych. Kontrowersje wynikły z faktu, że Gieblewicz w pewien szczególnie sposób remontował jacht, co nie podobało się Bohomolcowi. Nawet paryska „Kultura” zajmowała się tym epizodem.*

WJ: Ja niewiele na ten temat wiem. Gieblewicz trochę wspominał: że był to ciężki proces, że długi czas nie mógł jachtu remontować. Jego główną ideą było po prostu przejąć jacht usunięty z Muzeum, wyrzucony na zewnątrz. Wykupił kadłub z Muzeum i jego marzeniem było, żeby ten jacht wrócił do Polski na stępcie, pod żaglami, a nie na pokładzie statku. Żeby wzmocnić wysuszony na wiór kadłub postanowił go zalaminować. Pracował przy tym, wraz z bratem Zdzisławem, długie lata z przerwami na procesy sądowe.

ZŻ: *Jacht wrócił do Polski w sierpniu 1980 r., w okresie bardzo gorących przemian społecznych w kraju i ten powrót nie był tak zauważony, jak należałoby oczekiwać. Wiem, że wówczas, w sierpniu 1980 r., uczestniczyłeś w powitaniu jachtu „Dal” i doszło wtedy do spotkania jachtu „Dal” z jachtem „Dal II”, który w Jacht Klubie AZS był już od ponad 10 lat?*

WJ: Najpierw spotkałem się z jachtem „Dal II”, bo to był jacht, który w naszym Klubie [Jacht Klub AZS w Szczecinie – przyp. red.] mieliśmy od 1969 r. Spotkanie dwóch „Dali” miało dla nas duże znaczenie symboliczne. Wszak „Dal II” została tak nazwana na pamiątkę tej pierwszej, przedwojennej „Dali”. W roku 1977 startowałem na „Dali II”, kiedy jacht był w dobrym stanie regatowym.

ZŻ: *Bo to był jacht zbudowany w Szczecińskiej Stoczni Jachtowej, zgodnie z angielską formułą regatową RORC.*

WJ: Tak, to był dzielny morski jacht. Sylwetką nie przypominał tej pierwszej „Dali”. W końcu lat 1970-tych był w doskonałym trymie i zajmował dobre miejsca w regatach. Prowadzony przez Gienka Ryżewskiego zdobył Mistrzostwo Polski. Również i ja startowałem na „Dali II” wygrywając w 1971 r. w swojej klasie na Ostsee Woche. Co do mojego spotkania z „Dalą”, tą przedwojenną, to było ono, jak wspominałem, dość nieoczekiwane. Jeszcze muszę wrócić do remontu jachtu w USA. Remont prowadzony przez Gieblewicza trwał dopiero od wyroku sądu amerykańskiego, który zezwolił mu na to. Sąd w Chicago wycofał decyzję wstrzymującą prace przy jachcie; to był 1971 r. i przez siedem lat trwało przygotowanie „Dali” w Stanach, do 3 maja 1979 r., kiedy jacht został zwodowany. Po próbach na jeziorze Michigan i udziale w wystawie jachtowej w Chicago, „Dal” popłynęła odwrotnym szlakiem przez Wielkie Jeziora do Nowego Jorku. W r. 1980 otrzymałem list od Gieblewicza; nie wiem skąd Gieblewicz dostał mój adres. W liście tym proponował mi rejs „Dalą” z Nowego Jorku do Polski. Podawał nawet terminarz rejsu. Jacht miał prowadzić Zdzisław Pieńkawa razem z Gieblewiczem, w załodze miała być jeszcze jedna osoba. Ja miałem z nimi płynąć jako nawigator lub zastąpić Pieńkawę, gdyby nie mógł płynąć. Pieńkawa pracował w tym czasie na placówce w Nowym Jorku i po oglądnięciu „Dali” stwierdził, że jacht nie nadaje się do takiej żeglugi, że jest zbyt niebezpiecznie płynąć nim przez Atlantyck. I wtedy sprawa się rozwiązała: postanowiono jacht przesłać

do Europy na statku „Bronisław Lachowicz”. Ale statek płynął tylko do Bremerhaven i tam Gieblewicz zwodował jacht ze statku na wodę. Stamtąd do Kanału Kilońskiego Gieblewicz popłynął sam. Zresztą właśnie z Bremerhaven wysłał do mnie telegram, że jest w porcie; mało tego, jeszcze wcześniej ze statku, zadzwonił przez Szczecin-Radio informując, że dopływają do Bremerhaven i tam będzie zrzucał jacht na wodę, i pytał, czy ja tam dołączę. Mimo, że do 1966 r. mieszkał w PRL-u, to myślał kategoriami amerykańskimi; wyobrażał sobie, że paszport po prostu bierze się i wyjeżdża w świat. Nawet zakładając dobrą wolę wszystkich instytucji, to na otrzymanie paszportu potrzeba było min. ok. miesiąca. A pora była niedobra, bo to był okres napięć społecznych w Polsce, przełom lipca i sierpnia 1980 r. W każdym razie „Dal” dopłynęła do Kanału Kilońskiego, gdzie Gieblewicz spotkał polski jacht „Dar Bielska”. Z tego jachtu przesiadł się Edward Waszkiewicz, który miał stopień kapitański i razem popłynęli, ale jeszcze nie do Polski lecz do Szwecji, do Ystad. Do Świnoujścia wpłynęli 20. sierpnia. Tak więc „Dal” zobaczyłem pierwszy raz dopiero w Trzebieży, ok. 21. albo 22. sierpnia.

ZŻ: *I potem witany był jacht w Jacht Klubie AZS w Szczecinie?*

WJ: Tu jest właśnie historia dosyć osobliwa. Gieblewicz przyплыł w niefortunnym dla rozgłosu i powitań okresie, kiedy rozpoczęły się już strajki w Gdańsku i w Szczecinie. Nikt nie chciał sprawą powitania jachtu zajmować się. Owszem, interesowała się tym trochę prasa szczecińska, lokalna telewizja, radio. W tym czasie „Dal II” wychodziła w morze; prowadził ją Adam Krasnodębski. Na Zalewie Szczecińskim spotkali „Dal” powracającą z USA i oba jachty weszły do Trzebieży. Ten moment wykorzystał redaktor Zbigniew Kosiorowski i zorganizował nakręcenie reportażu filmowego o spotkaniu dwóch „Dali”. Nieznane są dziś jednak losy filmu. Potem „Dal II” popłynęła do Szwecji na Kanał Gota, a „Dal” Gieblewicza została w Trzebieży; odwiedzała Stepnicę, Szczecin. Oficjalne powitanie przez władze żeglarskie odbyło się 10. września u nas w Jacht Klubie AZS. Oczywiście wcześniej witali „Dal” poszczególni żeglarze i witały jachty, bo Gieblewicz był bardzo otwarty na tego typu spotkania żeglarskie.

ZŻ: *Dalszy ciąg żeglugi to rejs do Gdyni i Gdańska. Brałeś udział w tej części powrotu „Dali”. Może opowiesz o warunkach pogodowych, nawigacyjnych, które spotkała „Dal” na tej krótkiej trasie.*

WJ: Sama możliwość wypłynięcia była dla mnie niespodzianką. Już po strajkach i Porozumieniach Sierpniowych, Gieblewicz nawiązał kontakt z Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku i umówił się z dyr. Muzeum, dr Przemysławem Smolarkiem, że to powitanie będzie 16. września w Basenie Jachtowym w Gdyni, w tym samym miejscu skąd „Dal” wypłynęła w 1933 r. Trudność polegała na tym, że najpierw trzeba było wyrobić (sic!) listy załogi. I stąd był potrzebny ktoś ze stopniem żeglarskim i z dokumentami umożliwiającymi wyjście w morze. Gieblewicz zaproponował, żebym ja ten jacht poprowadził. Dla mnie to był zaszczyt płynąć na łódce historycznej. Ucieszyłem się, ale chciałem płynąć z kimś z Klubu, z jakimś doświadczonym żeglarzem. Miał płynąć Irek Gieblewicz, jego żona Barbara i jeszcze ktoś od nas z Klubu. Romek Kisłowski, który już kawałek na „Dali” płynął, nie mógł się zabrać, ale wolny i chętny był Wiktor Rachubiński. Zaraz po tym powitaniu w Klubie zaczęliśmy przygotowania do wyjścia w morze. Po dopłynięciu do Świnoujścia okazało się, że prognozy zapowiadają silne wiatry ale na szczęście z kierunków korzystnych dla nas, z W i NW. Termin gonił. W Świnoujściu byliśmy 13. września, ale 13. nie wychodzi się w morze, więc jeszcze trwały przygotowania. Z uwagi na spodziewaną żeglugę fordziakiem założyliśmy na maszt dodatkowe baksztagi. Maszt „Dali” był osadzony w cęgach, tak jak na omedze. Napawało to niepokojem. Dołożyliśmy te baksztagi, ale nie z liny stalowej a z miękkiej liny i wypłynęliśmy na mocno ograniczonym ożaglowaniu. Od razu, jak wypłynęliśmy, to było 5 do 6 B, ale wiatr niestety tężał do 7-8 B. Wypłynęliśmy na trajslu i wkrótce założyliśmy także fok sztormowy. Na tym ożaglowaniu dopłynęliśmy do Helu. Żegluga była bardzo emocjonująca. Okazało się, że kadłub doskonale zachowywał się na fali. I łódka okazała się niezwykle szybka, bo przelot ze Świnoujścia do Helu trwał 33 godz. [ok. 200 Mm czyli śr. prędkość – 6,06 kn – przyp. red.]. Cały czas mieliśmy wiatry pełne, poza momentem obejścia Półwyspu i cypla Helskiego. Była to wspiana żegluga.

ZŻ: „Dal” dotarła do Gdyni i została w Muzeum Morskim.

WJ: Najpierw dopłynęliśmy do Helu, gdzie spędziliśmy jedną noc żeby odpocząć i na drugi dzień, już przy spokojnym wietrze, Irek poprowadził łódkę do Basenu Jachtowego w Gdyni, Tam na kei czekało już na powitanie kilkaset osób. W późniejszej części oficjalnej właściwie ani Wiktor, ani ja, nie braliśmy udziału – siedzieliśmy na łódce, a wszystko odbywało się na lądzie i tam Gieblewicz przekazywał jacht dr Smolarkowi do Muzeum, w obecności władz miejskich, PZŻ i... biskupa Kluza.

ZŻ: *Bardzo ciekawa historia jachtu, który po ponad 40. latach wrócił do Polski, mając za sobą piękne i drugie w historii polskiego żeglarstwa przejście Atlantyku, a pierwsze przejście Północnego Atlantyku. Jacht niezwykle, historia niezwykła. Ale ciekawa jest również postać p. Ireneusza Gieblewicza który był siłą sprawczą sprowadzenia jachtu „Dal” do Polski. A przy okazji, powiedz Wojtku, bodajże p. Gieblewicz był nie do końca sprawny fizycznie żeglując na „Dali”?*

WJ: Płynąłem razem z nim i nie zapamiętałem jakiegokolwiek jego niesprawności. Ale to prawda. Irek w dzieciństwie utracił nogę i ma protezę. Nigdy nie przeszkadzało mu to w uprawianiu żeglarstwa, ani w pracy na morzu. Żeglował nawet sam, choćby z Bremerhaven do Kilonii.

ZŻ: *Tym większa chwała dla tej postaci, nietuzinkowej w historii polskiego żeglarstwa. Jakie były dalsze losy „Dali”?*

WJ: Postój w Gdyni trwał do 19. września. Na pokładzie nie było już Gieblewiczów, którzy mieli ważne spotkania na lądzie. Razem z Wiktoorem mieliśmy jeszcze jeden rejs na „Dali”. Spotkał nas zaszczyt doprowadzenia jachtu z Gdyni do Gdańska – do Muzeum Morskiego. Oprócz nas był w załodze mgr Jacek Sieński z Muzeum, który bezpośrednio przyjmował opiekę nad „Dalą” i Ryszard Szyszka, zięć Gieblewicza.

ZŻ: *Czy wiesz, co się dzieje obecnie z „Dalą”?*

WJ: Przez jakiś czas stała obok „Opty”, na zewnątrz Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Słyszałem, że później, wraz z „Opty” Leonida Teligi i „Mirandą” Zbyszka Puchalskiego, została przewieziona do magazynów CMM w Tczewie. Po remoncie jachty miały być ponownie eksponowane w Gdańsku. Do tej pory ich tam nie ma.

ZŻ: *Co chciałbyś jeszcze dodać do tej historii jachtu?*

WJ: Do piękna powrotu „Dali” brakowało jednego akcentu – obecności któregoś z żyjących uczestników wielkiego rejsu z 1933-34 r. Andrzej Bohomolec mieszkał wtedy na farmie w Kanadzie, a Jerzy Świechowski w Kapsztadzie, w RPA. Bohomolec zaznaczył symbolicznie swoją obecność. W roku powrotu „Dali” ufundował kapliczkę żeglarską w kościele Mariackim w Gdańsku. Na ozdobnej płaskorzeźbie widnieje sylwetka „Dali” na morskiej fali i napis: „Matce Bożej, patronce dalekich mórz i oceanów, kaplicę tę ufundował – żeglarz Andrzej Bohomolec”.

Szczecin, 23. sierpnia 2005 r.

*) Ireneusz Gieblewicz – ur. 1935 r. w Łodzi; żeglarz, jachtowy sternik morski; w czasie wojny wywieziony wraz z rodziną do Niemiec; potem do Metz (okupowana Francja); jeszcze we Francji, po wyzwoleniu, uległ wypadkowi w wyniku którego amputowano mu nogę; pracował, m. in. w Szczecińskim Urzędzie Morskim (ochrona rybołówstwa); do USA wyjechał w 1966 r.; w 1980 r. sprowadził jacht „Dal” do Polski.