

HISTORIA S/Y WAGABUNDA

GENEZA

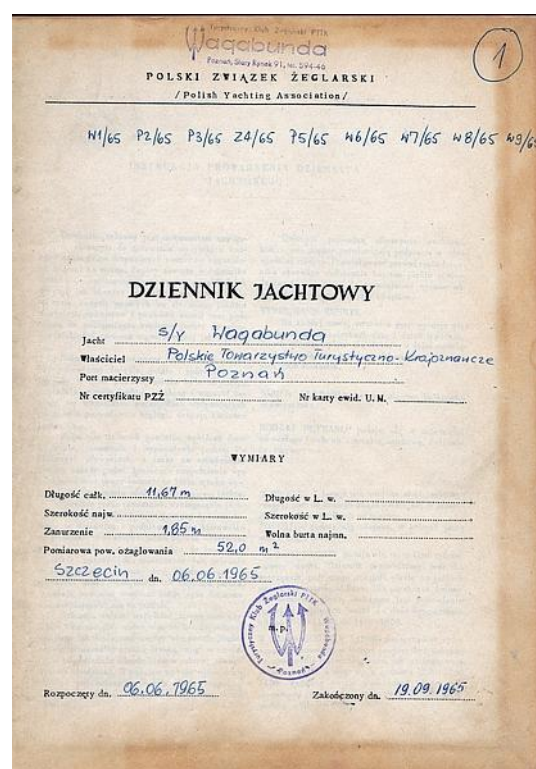
Niniejsza historia jachtu morskiego „Wagabunda”, którego armatorem był TKŻ (Turystyczny Klub Żeglarski) PTTK Wagabunda z siedzibą przy Starym Rynku 91, powstała z inicjatywy kpt. Krzysztofa Zawirskiego z Wielkopolskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Idea udostępnienia żeglarzom informacji o jachtach morskich, na których mogli pływać żeglarze z naszego województwa, nie została by należycie wypełniona, gdyby zabrakło Wagabundy. Jacht ten w epoce zakończonej w 1989 roku był pierwszym, do którego szeroki dostęp mieli nie tylko członkowie TKŻ, ale żeglarze z innych klubów. Dzięki temu większość kapitanów i sterników morskich z naszego regionu z lat 1965-1990 zdobywała na nim wymagane staże na wyższe stopnie żeglarskie.

Historię jachtu piszę w roku 2025, w którym obchodzimy 70-lecie powstania Wagabundy jako klubu żeglarskiego. Jacht o tej samej nazwie został zwodowany w 10 rocznicę istnienia klubu, a przestał pływać w roku 1990. Od jego wodowania upłynęło 60 lat, od końca eksploatacji 35 lat. Ci, którzy go zamawiali w stoczni, decydowali o wyposażeniu, prowadzili pierwsze rejsy, odeszli na swoje wieczne wachty. Dokumenty w archiwum klubu związane z jachtem to kilka pozółkłych kartek z 2-giej połowy lat 80-tych ubiegłego wieku. (Skany tych kartek zamieszczam w dalszej części opracowania). Znalazłem też w archiwum kilka fotografii z roku wodowania jachtu, w dużym formacie, wykorzystywanych w klubie do uświetnienia kolejnych jubileuszy. W 2005 roku, na powstającą stronę internetową Klubu wrzuciłem informacje o jego historii, w tym o historii jachtu (o objętości 17 linijek maszynopisu znalezionego w archiwum klubu). Na początku bieżącego roku wydawało się, że to są wszystkie dostępne źródła pisane związane z jachtem.

W marcu odkryciem roku okazały się 23 dzienniki jachtowe pieczętowanie zabezpieczone 35 lat temu przez Józefa Batko, które znaleźli „na strychu” jego synowie Piotr i Paweł (fot.1). Po długim śledztwie udało się pozyskać jeszcze 4 dzienniki jachtowe „zabezpieczone” przez osobę postronną. W sumie 27 dzienników obejmujących okres eksploatacji jachtu od 1965 do 1984 roku oraz w latach 1986-7 i roku 1989. Liczba dzienników jest większa niż liczba sezonów eksploatacji jachtu. W ciągu rocznej eksploatacji jachtu często w jednym dzienniku pod koniec sezonu brakło miejsca do zapisów. Wówczas zapisy prowadzono w nowym dzienniku jachtowym. W następnym roku dalej wykorzystywano ten dziennik lub nie. Jak nie – to zakładano nowy. Nie udało się uzyskać dostępu do dzienników z roku 1985 i 1988, chociaż rok temu przeglądałem je na przystani w dniu Nadzwyczajnego Zjazdu Klubu. Nie wiem kto je przyniósł i zabrał. Wtedy nie przypuszczałem, że podejmę się pracy dotyczącej opracowania historii jachtu.

Każdy dziennik jachtowy jest dokumentem źródłowym opisującym fakty związane z poszczególnymi rejsami. Zawiera nazwiska kapitana i członków załogi, pełnione funkcje, okres zaokrętowania, szczegółowe informacje o warunkach pogodowych, kursie i prędkości jachtu, przebytych milach i godzinach pływania, odwiedzanych portach. Zawiera też opis zdarzeń występujących podczas żeglugi, tych banalnych i takich, które mocno wryły się w pamięć, były komentowane w rozmowach żeglarzy, i z upływem czasu zniekształcane.

Lektura tych dzienników może być uciążliwa albo pasjonująca. Dla mnie była przypomnieniem wielkich emocji związanych z żeglowaniem na Wagabundzie, z perspektywy 60 lat (mój pierwszy rejs) i 38 lat (ostatni na tym jachcie). Również odżyły wspomnienia ze spotkań w klubie podczas których słuchałem barwnych opowieści z rejsów innych żeglarzy, a teraz mogłem je konfrontować z suchymi zapisami zdarzeń zapisanych w dziennikach jachtowych.



Fot.1. Strona tytułowa pierwszego dziennika jachtowego Wagabundy

JACHT

Jacht Wagabunda był budowany w latach 1963-1965 w Stoczni Jachtowej w Szczecinie – jej oddziale zlokalizowanym nad jeziorem Dąbie, w miejscu przekazanych Stoczni przez LOK warsztatów szkutniczych. Budowany za pieniądze (wsparcie finansowe dla PTTK) otrzymane od Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki (GKKFiT) – organu administracji PRL. Powstawał drewniany jacht typu Vega. Był to typ bardzo popularnego w Polsce pod koniec lat 60. oraz w latach 70. ub.w. jachtu pełnomorskiego z ozaglowaniem typu słup, zaprojektowanego przez R. Langerę i K. Michalskiego w 1960 r. Łącznie wyprodukowano 39 jachtów tego typu. Jednak ze względu na spadek popytu na drewniane konstrukcje, Stocznia musiała zaprzestać ich produkcji (*Wikipedia*).

W tamtych latach członkowie TKŻ Wagabunda spotykali się w każdy wtorek o godz.20:00 w siedzibie klubu, w pięknej sali PTTK przy Starym Rynku 91 (dzisiaj mieści się tam „Ministerstwo Śledzia i Wódki” – zob. zdjęcia na Google Maps). Tam też jako 15-letni licealista, z wypiekami na twarzy, przysłuchiwałem się dyskusjom prowadzonym przez Jerzego Zamorskiego, Józefa Batkę, komandora Sławka Dabińskiego, i innych, których nazwisk nie pamiętam. Dotyczyły one dopasowania budowanego jachtu do wyobrażeń areopagu klubowego, np. czy zrezygnować z w.c. na jachcie, który może być przyczyną przecieków, a w tym miejscu zabudować pentrę na zapasy żywności (zrezygnowano z w.c.). Czy powierzchnia projektowanego foką sztormowego jest właściwa, czy łańcuch kotwiczny..., czy dryfkotwa... (tak, była na wyposażeniu – widziałem potem na morzu, jak się składa i nie chce pełnić swojej funkcji). Pamiętam, że dyskutowano na temat silnika, który stocznia chciała zabudować w jachcie. Nie pamiętam szczegółów dyskusji, ale jacht został zwodowany z silnikiem morskim Volvo Penta C23 – 15 KM, benzynowym (czyli stwarzającym, w odróżnieniu do diesla, zwiększone zagrożenie pożarowe).



Fot.2. Matka chrzestna Wagabundy

Finalnie zbudowano jacht o długości całkowitej 11,67 m, szerokości maksymalnej 2,61 m, wysokości masztu od linii wodnej 11,80 m, zanurzeniu maksymalnym 1,85 m i pomiarowej powierzchni żagli 52 m². Typ kadłuba – balastowy, masa balastu ołowianego 3500 kg, wyporność jachtu 7300 kg. Szkielet kadłuba dębowy, poszycie dębowe, stolarka wnętrza mahoniowa. Jacht wyposażono w żagle: grot marszowy (34 m²), fok marszowy (19 m²), fok podcięty (24 m²), grot półsztormowy (22 m²), fok sztormowy (3 m²), trajsels (10 m²). W części dziobowej jachtu zabudowano w 2 stałe koje. W mesie, na lewej burcie usytuowano kolejne 2 koje, na prawej burcie kanapa pełniła funkcję koi, a jej oparcie podnieszone do góry służyło jako kolejne miejsce do spania. W części rufowej, na prawej burcie, przylegała do zejściówki 7 koi – tzw. hundkoja. Przed nią znajdował się stół nawigacyjny, a naprzeciwko, na lewej burcie, kambuz wyposażony w 2 palnikową kuchenkę gazową zamontowaną na kardanie oraz zlewozmywak z pompkami słodkiej i słonej wody.

W Rejestrze Jachtów PRS jacht figurował jako V-PZ-42, nosząc to oznaczenie na grocie, a od 1977 roku – PZ-142.

W czerwcu 1965 roku stocznia zwodowała jacht i go otaklowała. Z okazji chrztu jachtu, dokonanego 6 czerwca przez kpt. Danutę Zjawińską (fot.2), klub zamówił talerz pamiątkowy (fot.3), którego ostatni kolekcjonerski egzemplarz udostępnił do zdjęcia Jurek Wojciechowski.

Pierwszy zapis w dziennik jachtowym wykonany w niedzielę 6 czerwca obejmuje informację o chrzcie jachtu, który odbył się o godz.11:00, o dwóch godzinnych rejsach z gośćmi biorącymi udział w uroczystości oraz ich wpisy z życzeniami: „dobrych wiatrów, zawsze dobrej pogody, dalekich rejsów, powodzenia w działalności”, z czytelnymi funkcjami, które Oni pełnili i nieczytelnymi nazwiskami podpisanych (fot.4). Z innych źródeł wiadomo, że ceremonia chrztu jachtu była uroczysta, a matka chrzestna – kpt. Danuta Zjawińska była długoletnim sekretarzem PZZ i równocześnie działaczką PTTK. Wodowanie jachtu przeżyłem w Poznaniu czytając opis chrztu zamieszczony w *Expressie* Poznańskim, z podaniem nazwiska kapitana jachtu którym był Józef Batko. A Józef Batko z załogą rozpoczął pierwszy rejs na s/y Wagabunda (fot.5).



Fot.3. Talerz pamiątkowy

W drodze z Szczecin - Dąbie do

Postój w Szczecin - Dąbie

Nr pływania W1 Rodzaj pływania zalewowe

Zdarzenia	Podpisy wachtowców
<p>Przebieg rejsu z Szczecina do Dąbia 06.06.1965</p> <p>Zwrotka dobrych wiatrow od Wpr. Kan. Odłoh TTK 7.0</p> <p>W drodze (Pozostali) w drodze z Szczecina do Dąbia</p> <p>Kawoski i chlebnej przepływu</p> <p>Chlebna i chlebna</p> <p>Powodzenia w kierunku</p>	
<p>dobrych wiatrow w kierunku</p> <p>ryny Kolo Pomorcia</p>	
<p>Pół metra wody pod kilem i pomysł</p> <p>uwaga 2.0</p>	
<p>Chrzest jachtu godz. 1100</p> <p>Nadano imię "Wagabunda"</p> <p>Dwa rejsy godzinne z gośćmi biogocymi udział w uraystosai od godz. 1200 do 1400</p> <p>Pozostali czas do godz. 2400 jacht stot w porcie (przystań, Regalica)</p>	
Uwagi i dyspozycje	Podpis kapitana

Str.2

Fot.4. Wpis do dziennika jachtowego z dnia 06.06.1965 – chrzest jachtu Wagabunda

W drodze z Szczecin - Dąbie do

Postój w Szczecin - Dąbie

Nr pływania W1 Rodzaj pływania zalewowe

Zdarzenia	Podpisy wachtowców
<p>Pierwszy rejs powodach Zalewa Szczecińskiego i jeziora Dąbie W1/65</p> <p>Unestniemy rejsu</p> <p>kapitan Jozef Batko jacht. ster. morski</p> <p>I wachta Stanisław Gotfryowski zegl.</p> <p>Wojciech Tomczyk zegl.</p> <p>Henryk Wolf zegl.</p> <p>II wachta Ryszard Malinowski zegl.</p> <p>Antoni Augustyniak zegl.</p> <p>Danuta Batko b.stop.</p>	
<p>W przygotowaniu jachtu do chrztu - czyli dekorowania na terenie stoczni byli udziałem kapt. Jozef Batko, Stanisław Gotfryowski, Ryszard Malinowski, Wojciech Tomczyk i Henryk Wolf w dniach 3, 4 i 5.06.65</p> <p>Do 2.6.65 o godz. 0800 jacht przeprowadzono do basenu stoczni jachtowej, celem przeprowadzenia prac wyhamowania i ratowania jachtu bieżi prac wykonano do godz. 1500 dn 2.6.65.</p>	
Uwagi i dyspozycje	Podpis kapitana

Str.1

Fot.5. Wpis do dziennika jachtowego z dnia 07.06.1965 –załoga pierwszego rejsu

Migawki z budowy, chrztu i żeglugi jachtu w wersji filmowej można obejrzeć na YouTube jako fragment reportażu TV Poznań z 1992 roku o kpt. Jerzym Zamorskim pomiędzy 5':30'' a 6':24'' (<https://youtu.be/eSawwQFcPMw>) dostęp20.06.2025.

PIERWSZE REJSY

Miejscem postojowym jachtu, przez wszystkie lata jego eksploatacji, była przystań Sekcji Żeglarskiej Morskiego Klubu Sportowego POGOŃ. (Obecnie Marina Pogoń – Port Jachtowy w Szczecinie, ul. Przestrzenna 3). Port zlokalizowany jest nad Regalicą i dostęp do niego prowadzi przez wąski kanał (Dębska Struga) łączący Regalicę z jeziorem Dąbie (fot.6).



Fot.6. Miejsce postojowe s/y Wagabunda

Podczas żeglugi po Dębskiej Strudze, w pierwszych latach eksploatacji jachtu, zdarzały się wejścia na mieliznę przy brzegach kanału. Przechył jachtu przez wychylony bom obciążony załogantami i praca silnika umożliwiła względnie proste zejście z mielizny. W roku 1966, dwukrotnie doświadczyłem „przyjemność” dosiadanania bomu na tym małym akwenu. Na fot.11 zamieściłem zdjęcie akcji zejścia jachtu z mielizny w zatoce Gdańskiej w 1965 r., w opisany tutaj sposób.

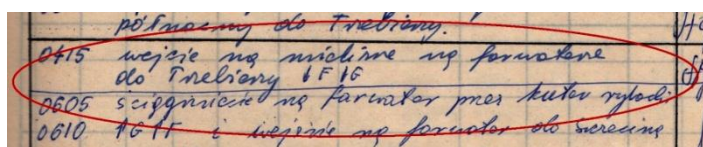
W pierwszym roku eksploatacji Wagabundy zorganizowano 11 rejsów, w tym obejmujących żeglowanie: na Zalewie Szczecińskim, Zatoce Gdańskiej, Bałtyku z zawijaniem do portów polskich oraz rejs zagraniczny. Rejs zagraniczny na trasie Świnoujście, Cuxhaven, Londyn, Calais, Ostenda, Hamburg, Kilonia, Świnoujście – w którym przepłynięto 1666 Mm, prowadził nestor poznańskich kapitanów – Henryk Rzemyszkiewicz. Wśród załogi tego rejsu była Janina Kwaśniewska – która ówczasie odgrywała kluczową rolę w poznańskim i polskim żeglarstwie i Marek Janik – członek naszego klubu, który w następnych latach, po uzyskaniu patentu kapitańskiego prowadził wiele rejsów na Wagabundzie. Z naszego klubu w pierwszym roku pływania Wagabundy, rejsy prowadzili: Jerzy Zamorski 3 rejsy pełnomorskie, Józef Batko 2 rejsy na Zalewie Szczeciński i 1 na Zatoce Gdańskiej oraz Jan Preibisz - 1 na Zatoce Gdańskiej. W tym ostatnim rejsie, w spisie zaokrętowanej załogi, znalazłem swoje nazwisko.

W drugim roku eksploatacji (1966) odbył się, m. innymi, rejs do Haparandy – miasta w północnej Szwecji, leżącego u ujścia rzeki Torne do północnej części Zatoki Botnickiej. Haparanda leży naprzeciw fińskiego miasta Tornio, z którym tworzy wspólny układ urbanistyczny (fot.7). Rejs prowadziła kpt. Zofia Sumińska z Warszawy odwiedzając, m.innymi, porty: Marienhamm, Tornio (Haparanda), Vaasa i Turku. Jacht w okresie 5 tygodni, od 12 czerwca do 17 lipca, przepłynął 2203 Mm uzyskując rekordowy wynik niepokony do końca istnienia jachtu. Patrząc na listę załogi rozpoznałem tylko dwóch członków naszego klubu – Stasia Gołębiowskiego i Konrada Chociejca.

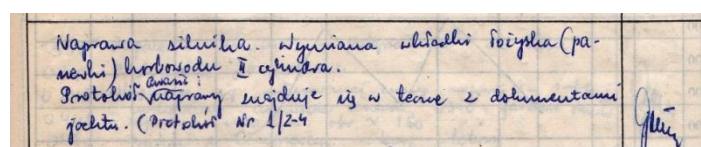


Fot.7. Położenie Haparandy

Eksploatacja jachtu wiąże się z różnymi niekorzystnymi zdarzeniami. Jednym z nich jest wejście na mieliznę, innym – awaria wyposażenia. Jako ciekawostkę można potraktować informację, kiedy dane zdarzenie pojawiło się pierwszy raz. Wejście na mieliznę – w 3-cim dniu po chrzcie jachtu, ściągnięcie z mielizny przez kuter rybacki (fot.8), duża awaria – po 1,5 miesiącu – wymiana układu łożyska (panewki) korbowodu II cylindra silnika jachtowego – w porcie Cuxhaven (fot.9). Awaria silnika wystąpiła po 16 godzinach jego pracy. Zapoczątkowała złą passę tego silnika, ale również następnego – wysokoprężnego.



Fot.8. Fragment strony dziennika jachtowego z 9 czerwca 1965



Fot.9. Fragment strony dziennika jachtowego z 15 lipca 1965

Zachowało się kilka zdjęć z pierwszego roku eksploatacji Wagabundy (fot. 10-15). Są to fotografie odbitek wystawowych, o dużym formacie.



Fot.10. s/y Wagabunda pod żaglami zacumowana na przystani POGOŃ w Szczecin Dąbiu. Zwraca uwagę bom foka, którego zastosowanie umożliwiło halsowanie przez sternika bez udziału załogi. Bom ten był wykorzystywane krótko, w pierwszych latach pływania.



Fot.11. Praca załogi na bomie (pożądana jak największa masa ciała)



Fot.12. Sprawdzanie wpływu „ tranzystora ” na dewiację kompasu sterowego



Fot.13 . Płyniemy



Fot.14 . Chyba stoimy



Fot.15. Od lewej: Józiu Batko, Jasiu Błachowicz i Jurek Zamorski

ORGANIZACJA REJSÓW

Historia jachtu Wagabunda byłaby niepełna bez opisu, w jaki sposób przebiegała organizacja rejsów. Przyjęty na początku schemat organizacyjny powtarzał się prawie niezmiennie przez cały okres eksploatacji jachtu.

Skończył się sezon żeglarski 1965. W styczniu, lutym 1966 roku rozpoczęło się planowanie rejsów na następny sezon. Jerzy Zamorski, pełniący wówczas w naszym klubie funkcję v-ce Komandora do Spraw Morskich poszukiwał kapitanów (*jachtowych sterników morskich z rozszerzonymi uprawnieniami – mogących pływać po Bałtyku, jachtowych kapitanów bałtyckich, jachtowych kapitanów morskich – mogących pływać bez ograniczeń*), którzy w takim, a takim czasie deklarowali chęć prowadzenia jachtu na takiej, a nie innej trasie rejsu. Powstawał harmonogram, w którym puste miejsca wypełniali jachtowi sternicy morscy chętni do prowadzenia rejsów na Zalewie Szczecińskim lub Zatoce Gdańskiej – w zależności od tego czy „wielcy” kapitanowie planowali rozpocząć rejs w Świnoujściu, czy w Gdyni.

Opracowany harmonogram rejsów pojawiał się na spotkaniach klubowiczów, które odbywały się w każdy wtorek o godz.20:00, w siedzibie przy Starym Rynku. Teoretycznie wtedy każdy żeglarz mógł się zapisać na określony rejs. Na rejsach morskich I oficer wachtowy musiał posiadać stopień jachtowego sternika morskiego, pozostałych dwóch oficerów też powinno się legitymować patentami żeglarskimi. Załogi dobierały się na ogół spontanicznie (nie dotyczyło to super atrakcyjnych rejsów za żelazną kurtynę).

W minionej, na szczęście, epoce każdy żeglarz wypływający na rejs po Bałtyku musiał posiadać tzw. „pozwolenie na pływania morskie”. Aby je otrzymać trzeba było, przez klub, złożyć odpowiedni wniosek. Władza wysyłała milicjanta, który robiąc wywiad na temat wnioskodawcy u jego sąsiadów, nie bardzo wiedział o co pytać. Dlatego czasami trafiał

bezpośrednio do wnioskodawcy i patrząc mu prosto w oczy usiłował rozeznać, czy delikwent nie chce, wprowadzając jacht, uciec za granicę. Pozytywna ocena milicjanta skutkowałą wbiciem 3 pieczęci do książeczki żeglarskiej i podpisem osoby upoważnionej (fot.16). Wzory pieczęci i podpisów osób upoważnionych z całej Polski trafiały do kas pancernych Granicznych Placówek Kontroli.

W latach późniejszych, w którymś z małych portów, sierżant WOP pokazywał mi zestaw wzorów pieczęci i podpisów upoważnionych organów administracji PRL z całego kraju i narzekał, że musi porównywać pieczęcie i podpis w każdej książeczce żeglarskiej z posiadany wzorcem i decydować, czy nie są fałszywe. W latach 60-tych zgodnie z jakimś rozporządzeniem miał na to 8 godzin od momentu złożenia listy załogi (potwierdzonej przez Okręgowy Związek Żeglarski) i kompletu książeczek żeglarskich. WOPiści mieli władzę i czerpali przyjemność ze ścisłego egzekwowania tego rozporządzenia, bo mogli - o czym się przekonałem w 1966 roku w Świnoujściu czekając tyle godzin w załodze kpt. Zamorskiego na odprawę jachtu w rejs krajowy.

Żeglarze zapisani na rejs płacili do kasy Klubu pewną kwotę przeznaczoną na utrzymanie jachtu. Nie pamiętam jej wysokości. Inni żeglarze z Klubu, którzy pływali na Wagabundzie też nie pamiętają. Wydaje się, że wysokość tej kwoty nie musiała być szokująca, skoro nie została zapamiętana. Prowadzący jacht byli zwolnieni z opłat.

W tamtych czasach dużym problemem było zaprowiantowanie jachtu. Załogi przed rejssem wekowały jakimś cudem zdobyte mięso, wędliny, własnej roboty smalec itp. Próbowaly konserwować świeżo wypieczone bochenki chleba przy pomocy pędzlowania skórki czystym spirytusem, likwidującym ponoć zarodki pleśni (często pozyskany z laboratoriów zaprzyjaźnionych chemików). Wiele wiktuałów jechało do Świnoujścia lub Gdyni z Poznania.

W latach 80-tych na rejsy za „żelazną kurtynę” można było w ograniczonym zakresie prowiantować się w Baltonie. Dużą wartość przedstawiało wtedy piwo Żywiec kupowane w hurtowych ilościach i polska wódka oferowana bez obowiązujących, przez 10 lat do listopada 1985 roku, kartek na alkohol. Była to waluta umożliwiająca np. redukcję problemów przy odprawach granicznych, lub zapłatę za pomoc udzieloną na wodzie przez inną jednostkę pływającą. Też



Fot.16. „Pozwolenie na pływania morskie”

przy kontakcie związanym z szybkim wyrobieniem paszportu konsularnego dla załoganta, któremu ktoś za granicą ukradł paszport wydany w kraju.

Jak już wspomniałem jacht, przez wszystkie lata eksploatacji, miał swoją bazę na terenie Sekcji Żeglarskiej Morskiego Klubu Sportowego POGOŃ w Szczecinie. Tam zimował na lądzie, był konserwowany, wodowany, taklowany. Wyposażenie jachtu w zimie było przechowywane w boksach w hangarze. Wszystkie te prace wykonywał przez ćwierć wieku na umowę zlecenie Klubu, człowiek legenda - bosman Stanisław Derenda. Na co dzień Derenda pracował w stoczni jachtowej, tej w której powstała Wagabunda. Eufemistycznie można powiedzieć, że nie zawsze wszystkie wykonywane przez niego prace były wykonane na czas. Dlatego wiedzieliśmy, że załoga pierwszego rejsu w danym roku może nie wypłynąć w założonym terminie. Zapisanie się na pierwszy rejs było równoznaczne ze zgodą na wykonanie wszystkich prac na jachcie, niezbędnych do jego bezpiecznego rozpoczęcia.

I tak doszedłem do 21 maja 1966 roku, w którym to dniu o godz.19:00 zapisano w dzienniku jachtowym przybycie załogi, w składzie której byłem najmłodszym, 16-letnim, żeglarzem. Kolejne zapisy w dzienniku jachtowym:

- jacht bez masztu i takielunku zacumowany w basenie na „Pogoni”
- prace przy klarowaniu jachtu, czyszczenie jachtu, przegląd silnika, montaż gaźnika i iskrownika, zamontowanie manetki z cięgnami sztywnymi, przebudowa instalacji elektrycznej
- przycumowanie jachtu do małego basenu, załoga z pomocą St. Derendy sposobem gospodarczym stawia maszt, inspekcja jachtu przez PZZ. Powrót do basenu dużego na „Pogoni”
- zatankowanie 40 l paliwa (doniesionego „ręcznie” w kanistrach 20 l z odległej stacji benzynowej), zatankowanie zbiorników wody
- połączenie silnika z wałem napędowym śruby napędowej, regulacja gaźnika i iskrownika
- inspekcja jachtu przez Szczeciński Urząd Morski

🚩 27 maja godz. 5:00 odejście z basenu „Pogoni”; godz.20:00 zacumowanie, port Świnoujście Dom Rybaka”.

Pierwsze rejsy w kolejnych latach pływania na Wagabundzie, poprzedzone były podobnym trybem przygotowań. Świadczą o tym zapisy w dziennikach jachtowych z lat późniejszych.

DALSZA EKSPLOATACJA JACHTU

Historia jachtu to nie opis poszczególnych rejsów. Z lektury dzienników jachtowych nie da się stworzyć ciekawej fabuły, a suche fakty dotyczące 218 rejsów, bo tyle odbyła Wagabunda, nie będą strawne dla czytelnika. Opierając się na wspomnieniach z moich rejsów na Wagabundzie, zapamiętanych zdarzeniach omawianych w klubie podczas sezonów zimowych, zachowanych fotografiach i konfrontując to, po kilkudziesięciu latach, z zapisami w dziennikach jachtowych, sądzę jednak, że warto:

- ✓ pokazać w formie tabelarycznej osiągnięcia naszego klubu w maksymalnym wykorzystaniu jachtu (tab.1.), którymi słusznie się szczycił w tamtym okresie Jurek Zamorski,
- ✓ uzupełnić je fotografiami z wybranych rejsów na przestrzeni lat,
- ✓ opisać zdarzenia, które pomimo upływu kilkudziesięciu lat są jeszcze pamiętane (i obecnie zostały skonfrontowane z zapisami w dziennikach jachtowych),
- ✓ na końcu podsumować i opisać ostatnią drogę jachtu, a
- ✓ w załączniku przedstawić wszystkich kapitanów którzy prowadzili rejsy w ciągu całego okresu eksploatacji Wagabundy wraz syntetycznymi danymi dotyczącymi każdego rejsu.

Tab.1. Zestawienie zbiorcze rocznych osiągnięć w wykorzystaniu jachtu Wagabunda do uprawiania żeglarstwa morskiego przez członków TKŻ Wagabunda i środowiska poznańskich żeglarzy zainteresowanych pływaniem morskimi, opracowane w roku 2025 na podstawie zapisów w dziennikach jachtowych.

rok	okres eksploatacji jachtu	liczba rejsów ogółem	w tym liczba rejsów zagranicznych	liczba żeglarzy ogółem	przepełnięto Mm	godzin pływania	uwagi
1965	06.06-09.10	11	1	72	4462	1160	
1966	21.05-25.09	11	2	70	5740	1517	
1967	28.05-08.10	9	3	56	6616	1741	
1968	24.05-29.09	12	1	82	5631	1619	
1969	25.05-12.10	12	2	82	5471	1589	
1970	11.06-14.10	13	3	86	4762	1238	
1971	03.06-03.10	10	4	64	6351	1710	
1972	10.06-01.10	12	2	75	4454	1234	
1973	23.05-27.10	16	4	104	5945	1607	
1974	19.05-16.10	12	5	83	4777	1307	
1975	24.05-05.10	13	5	79	5902	1714	
1976	28.05-20.09	15	6	95	5258	1381	
1977	28.05-23.09	8	3	52	2733	682	
1978	-	-	-	-	-	-	Remont jachtu
1979	10.06-13.10	9	1	58	4121	1040	
1980	24.05-21.09	9	0	51	2916	779	
1981	20.05-13.09	11	0	70	4023	1284	
1982	-	-	-	-	-	-	Stan Wojenny
1983	07.06-23.10	9	2	65	5484	1559	
1984	31.05-14.10	6	3	39	6487	1943	
1985	17.06-31.07	2	0	12	680	231	Dane niekompletne*)
1986	01.07-21.09	6	2	51	2575	882	
1987	06.07-03.10	5	4	31	2199	637	
1988	03.08-30.08	1	1	6	1824	456	Dane niekompletne*)
1989	09.06-24.09	6	4	45	4667	1240	
	SUMY	218	58	1 428	103 078	28 550	

*) niedostępny Dziennik Jachtowy, uwzględniono wpisy rejsów w książeczkach żeglarskich zidentyfikowanych uczestników



Fot.17. Rok 1976 Załoga po rejsie na trasie: Świnoujście, Saasnitz, Wismar, Warnemunde, Ustka, Władysławowo, Hel, Gdynia.



Fot.18. Rok 1976 W mesie w porcie. Po minach widać, że śniadanie smakowało.



Fot.19. Rok 1976 Opuszczamy Wismar.



Fot.20. 1977 W Warnemunde.



Fot.21. Rok 1979 Załoga po rejsie na trasie: Świnoujście, Dziwnów, Kołobrzeg, Hel, Jastarnia, Gdynia.



Fot.22. Rok 1984 Załoga po rejsie na trasie: Gdynia, Ustka, Dziwnów, Świnoujście.



Fot.23. Rok 1986 Załoga rejsu na trasie Świnoujście, Kopenhaga, Helsingor, Malmo, Travemunde, Świnoujście.



Fot.24. Rok 1986 W marinie Helsingor

ZAPAMIĘTANE ZDARZENIA

Duże dyskusje wśród żeglarzy pływających na Wagabundzie wywoływały zdarzenia, w wyniku których jacht zyskiwał na wartości użytkowej na skutek doznanych awarii.

Jednym z takich zdarzeń w 1979 roku była utrata drewnianego masztu podczas rejsu kanałem Göta. Jest to najdłuższy śródlądowy szlak wodny w Szwecji. Rozpoczyna się w Göteborgu nad Kategatem, a kończy w okolicach Norrköping nad morzem Bałtyckim, na południe od Sztokholmu.



Google Maps 2025

Po wpłynięciu na ten szlak, niedaleko Göteborga, Wagabunda przepływając pod zamkniętym mostem zwodzonym Jordfallsbron uderzyła masztem w przęsło mostu, łamiąc maszt.

(Most zwodzony Jordfallsbron zbudowany w roku 1966 przecina rzekę z prześwitem pionowym 11 metrów i szerokością przejazdu 40 metrów dla ruchu morskiego.

(<https://pl.aroundus.com/p/12652564-jordfallsbron> dostęp 23.06.2025)

Zobaczmy, jak wyglądało to zdarzenie w świetle zapisów w Dzienniku Jachtowym w dniach: 21.08.1979 - (fot.25), 27.08.1979 - (fot.26), oraz 31.08.1979 - (fot.27).

Wypłynięcie z	Gdyni	do	Göteborga
Wypłynięcie w	12.0/79	Rodzaj pływania	szkoleniowy
			Podpis oficera wacht.
			23
<p>0600 Próba silnika w manewrach portowych</p> <p>0620 Uruchomienie silnika</p> <p>0630 Odejście od nabrzeża portu głównego Göteborga</p> <p>KPL w górę kanału Göta</p>			
<p>0840 przejście mostu kolejowego w Göteborgu</p> <p>0820 F ↑</p> <p>1000 Gö ↑</p> <p>1055 mostem jest ten sygnal drugi wprost wzdłużem FV 6 ↓</p> <p>1100 podchodząc do mostu Jordfallsbron</p> <p>o miejscowości Bohus na tablicy informacyjnej</p> <p>zasygnalizowany przeszył mostem 15 m.</p> <p>Most nasz ma 13m wysokości, białe post</p> <p>uwaga że puste mostu jest osadzone polnice</p> <p>lini wodnej ciągnący na swobodzie popose</p> <p>To urządzenie sterowanie mostu - per zobaczeniu</p> <p>o przęsło mostu, podaliśmy do przodu. Około</p> <p>54 z portu mostu ma 13 m.</p>			
<p>Kpt. [REDACTED]</p> <p>Podczas podchodzenia do mostu "swoim" sygn</p> <p>szereż zielone światła i czerwone błyskawice</p>			

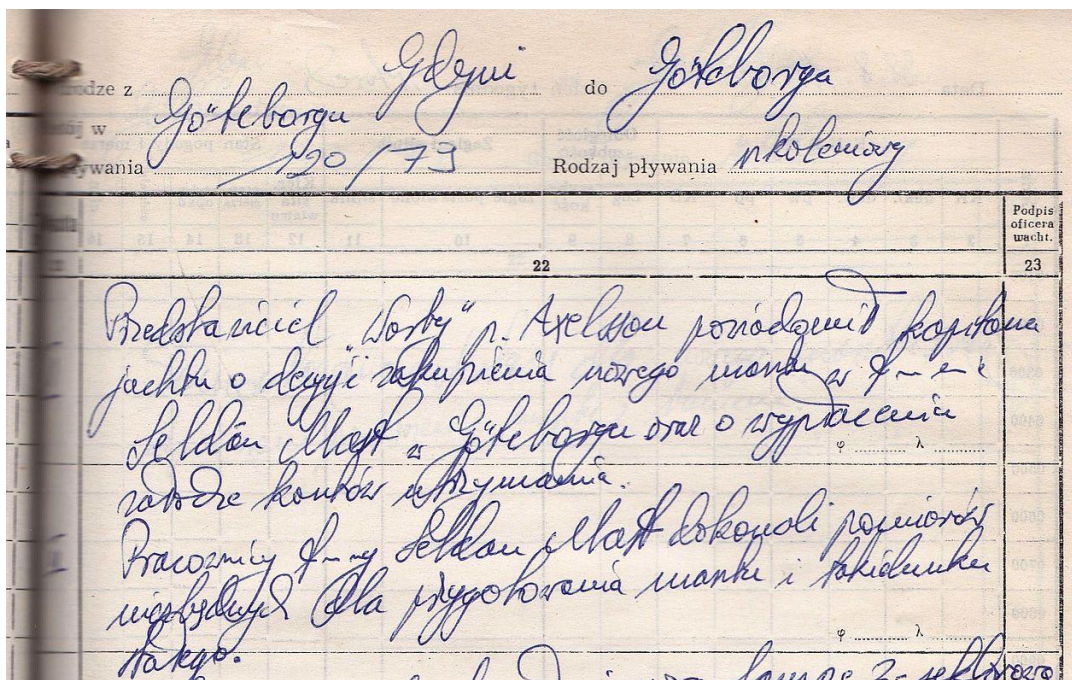
Fot.25 . Fragment strony dziennika jachtowego z 21 sierpnia 1979 roku.

Opis sytuacji, przedstawiony na fot.25,

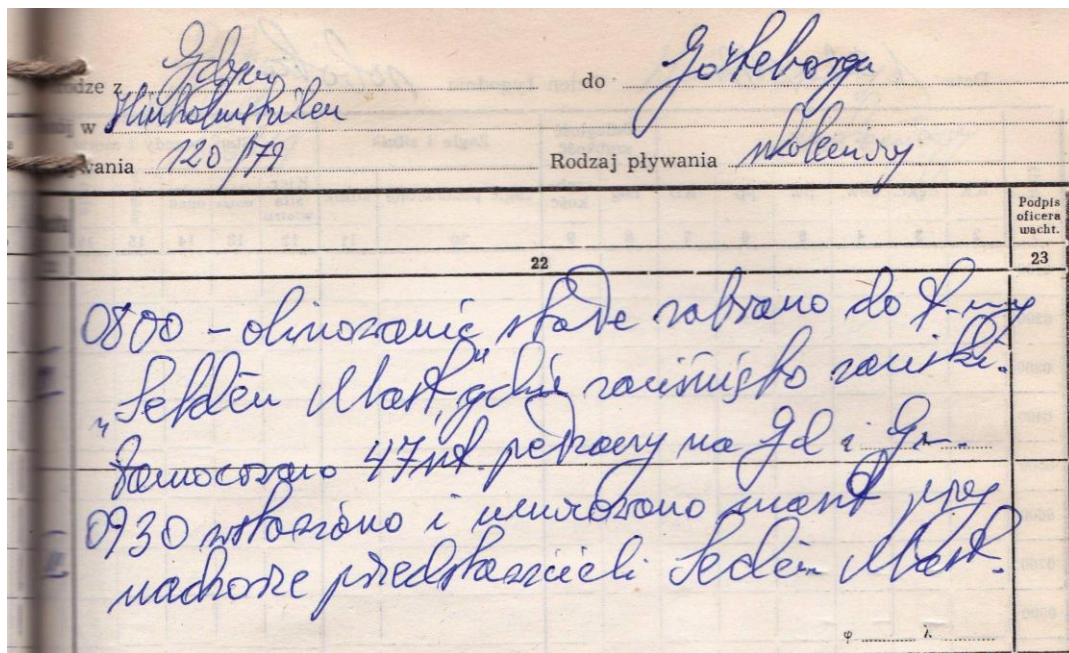
- która doprowadziła do złamania masztu o wysokości 11,8 m od K LW (na 2 stronie Dziennika Jachtowego z 1979 roku podane są wymiary jednostki, w tym wysokość masztu),
- przy próbie przepłynięcia pod zamkniętym mostem zwodzonym o prześwicie pionowym 11 m (wymiar ustalony podczas budowy mostu w 1966 roku i opisany w locji – czy była na jachcie? – i na tablicach brzegowych – czy je zauważono?), był szeroko dyskutowany już 46 lat temu.

Wtedy nie było Internetu umożliwiającego natychmiastowe sprawdzenie, czy informacje podane w dzienniku jachtowym oraz przez załogę jachtu po powrocie z rejsu są wiarygodne. Dzisiaj wygląda na to, że nie koniecznie. Natomiast po 46 latach od zdarzenia, to nie ma już żadnego znaczenia.

Po 6 dniach od awarii przedstawiciel WARTY przyniósł decyzję o zakupie nowego masztu, oraz o wypłaceniu załodze kosztów utrzymania (w okresie przymusowego przestoju jachtu). Równocześnie z nim pojawili się pracownicy wybranej f-my z Goteborga, którzy dokonali niezbędnych pomiarów masztu i takielunku (fot.26).



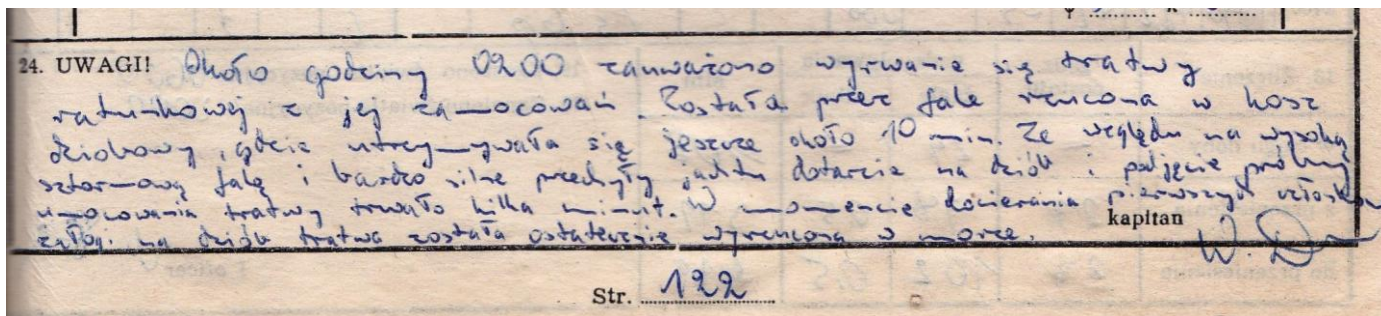
Fot.26. Fragment strony dziennika jachtowego z 27 sierpnia 1979 roku.



Fot.27. Fragment strony dziennika jachtowego z 31 sierpnia 1979 roku.

Po następnych 4 dniach, 31 sierpnia (fot.27), jacht został wyposażony w nowy aluminiowy maszt zaopatrzony w nowoczesny takielunek wykonany ze stali nierdzewnej. Tego samego dnia, po 10 dniach od awarii, jacht wyruszył zaplanowaną trasą. Przedtem, zgodnie z zapisem w dzienniku jachtowym, zatelefonowano do konsulatu w Malmoe z prośbą o powiadomienie WOP w Gdyni o późniejszym przybyciu do Polski (to są te smaczki minionej epoki). Jacht wrócił do kraju 10 września 1979 roku.

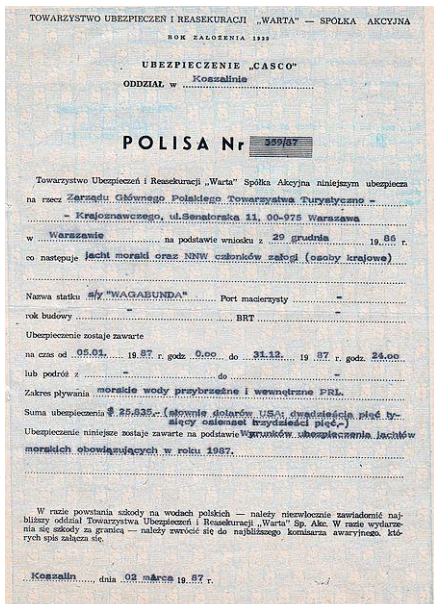
W następnym rejsie 14 września 1979 roku, podczas sztormu o sile wiatru 8-9B, utracono pneumatyczną tratwę ratunkową. Dramatyczny opis tej sytuacji zawiera skan zapisu w dzienniku jachtowym, przedstawiony na fot.28. Na tej samej stronie na godzinę 02:00 jest też zapis: *pompowanie żęzy 700x + 20 wiader wody.*



Fot.28. Fragment strony dziennika jachtowego z 14 września 1979 roku.

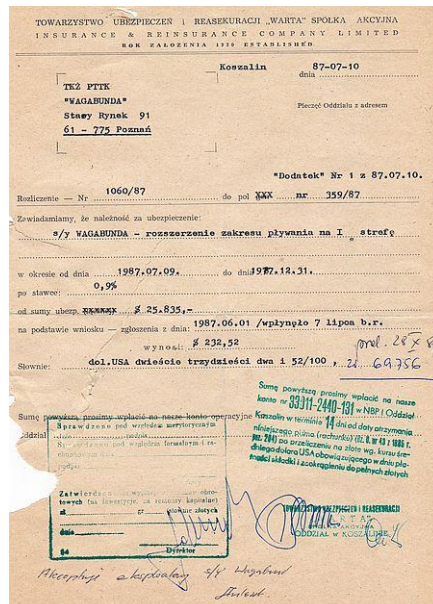
Rok 1979 był dobry dla jachtu Wagabunda, przede wszystkim dlatego, że żaden żeglarz nie został poszkodowany, a jacht przetrwał opisane i inne przeciwności losu. Ale również dlatego, że wzbogacił się kosztem WARTY o solidny, nowoczesny maszt i nowoczesny takielunek oraz nową tratwę ratunkową. Malkontenci w klubie żałowali, że podczas łamania masztu nie złamał się drewniany bom.

Z tym nowoczesnym takielunkiem, nienaprawialnym podczas żeglugi, trudnym lub prawie niemożliwym do naprawienia w tamtych czasach w kraju, wiązała się moja przygoda w roku 1987. Podczas nocnej żeglugi na podejściu do Sundu pękł zaczepek wanty w kształcie haka zawalcowanego na końcu linki stalowej, mocujący wantę do masztu. Zarówno zaczepek, jak i wanta były ze stali nierdzewnej. Wtedy znane już były z opisów w periodykach żeglarskich, podobne uszkodzenia takielunku ze stali nierdzewnej, na skutek zmian struktury metalu z upływem czasu, powodujące jego kruchość. Wachta zauważyła zerwaną wantę na pokładzie jachtu dopiero po godzinie 8 rano w sobotę 2 lipca. Ponieważ to była wanta przednia lewa, a jacht żegłował półwiatrem prawego halsu, kontynuowaliśmy podróż do Kopenhagi. Ostatni etap żeglugi pokonaliśmy na silniku, cumując w basenu jachtowym koło syrenki. W sobotę i w niedzielę komisarz awaryjny Warty nie odbierał telefonu. W poniedziałek przybył na jacht, aby rozeznaczyć problem. We wtorek zawiadził załoganta z zerwaną wantą do zakładu szkutniczego, wrócili po 2 godzinach. Nową wantę zamontowaliśmy we własnym zakresie. Starą zachowaliśmy na pamiątkę. Koszt wymiany wanty pokryła polisa Warty z opłaconego rozszerzenia (Fot.29).



Fot.29. Podstawowa polisa Warty na rok 1987 obejmująca jacht morski oraz NNW członków załogi (osoby krajowe), zakres pływania: wody przybrzeżne i wewnętrzne PRL; suma ubezpieczenia 25 835 dol.USA

Rozliczenie TKŻ Wagabunda za rozszerzenie zakresu pływania na I strefę – stawka 0,9% od sumy ubezpieczenia 25 835 dol.USA wynosi 232,52 dol.USA zł 69756



Uczestników rejsów na Wagabundzie spotkały różne przygody, ale wiele z nich wiązało się ze specyfiką żeglowania na drewnianym jachcie.

W rejsie z 1977 – jacht po odprawie celnej w Gdyni wyszedł w morze 1 lipca o godz.22:45 roku, z zamiarem dopłynięcia do Warnemunde . Na zrefowanym grocie i małym fok, po opłynięciu Helu, położył się na kurs w kierunku północno – zachodnim, skręcając na zachodni. Wiatr NE 6-5B, stan morza 4B. Rano następnego dnia II wachta zauważyła, że woda z zęzy na przechyłach jachtu zaczyna się pojawiać na krawędziach podłogi kabiny nawigacyjnej. Po nieskutecznej próbie usunięcia wody przy pomocy pompy zenzowej zdemontowano podłogę i usuwano wodę wiadrami - *wylano 10 wiader. Kolejne wpisy – 12 wiader, wszystko na jachcie wilgotne, 9 wiader, jacht bierze wodę wszystkimi powierzchniami, wszystkie koje, bakisty, jaskółki mokre, 10 wiader(fot.30)* . Następną dobę: 10, 8, 8, 5 wiader wody wylanej z zęzy; 22:05 – zacumowanie w Świnoujściu. Zdecydowano się przerwać rejs na 1 dobę i przesuszyć przemoczone lub zawilgocone rzeczy osobiste, koce materace, mapy i pomoce nawigacyjne oraz wnętrze jachtu (fot 31).

W drodze z <u>Gdyni</u> do <u>Świnouj</u>	
Postój w	
Nr pływania <u>4/77</u>	Rodzaj pływania <u>sukho</u>
Recha	
21	22
I	0030 ← Lt. Hel 0215 KK = 320° 0245 KK = 290°
II	0600 ← Do Rybaka we Władysławowie 0630 KK = 090° 1010 KK = 290°
III	Wylano 10 wiader wody. B. s. s. praca pompy zenzowej.
IV	1415 ← Do Rybaka we Władysławowie. 1430 KK = 270°
V	Wylano 12 wiader wody Wszystko na jachcie wilgotne.
VI	Wylano 9 wiader wody Jacht bierze wodę wszystkimi powierzchniami Wszystkie koje, bakisty, jaskółki — mokre.
VII	Wylano 10 wiader wody 2400 KK = 230°



Fot.30. 2 sierpień 1977 Zapis w Dzienniku Jachtowym

Fot.31. 4 sierpień 1977 Postój w Świnoujściu

Dlaczego wystąpiła opisana sytuacja?. Podczas typowej żeglugi na morzu przechyły jachtu i praca kadłuba na fali powoduje, że burty, dziób i część rufowa jachtu obmywane są regularnie wodą . Bryzgi fal mogą wchodzić na pokład. Także nocna kondensacja pary zawartej w powietrzu na morzu powoduje zawilgoenie pokładu. Te wszystkie czynniki przyczyniają się do utrzymania stałej wilgotności elementów drewnianych kadłuba jachtu. Wilgotność drewna wpływa na wymiary klepek i uszczelnienie ich połączeń. Gorące lato w lipcu 1977 roku, poprzedni rejs na Zatoce Gdańskiej przy sile wiatru 1-2B, stanie Zatoki 1B powodował, że jacht pływał bez przechyłów na spokojnej wodzie. Spowodowało to rozeschnięcie poszycia kadłuba powyżej linii wodnej, które w opisywanym rejsie, w warunkach silnego wiatru i wzburzonego morza, spowodowało opisane skutki. Po dwóch dobach pływania nastąpiło samouszczelnienie się kadłuba. Wskazuje na to brak dalszych wpisów do dziennika jachtowego o konieczności stosowania wiader do usuwania wody z zęzy jachtu.

W opisywanym rejsie jacht płynął z wymontowanym silnikiem, który został wstawiony ponownie do jachtu po remoncie kapitalnym, przez załogę następnego rejsu 15 sierpnia 1977 (zapis w dzienniku jachtowym – str74). W tych latach było jeszcze możliwe wchodzenie do portów pod żaglami. W tym nocna, uzgodniona z Kapitanatem portu, halsówka po porcie w Świnoujściu od nadbrzeża WOPu do nadbrzeża Władysława IV, w centrum miasta. Również władze portowe w NRD nie stwarzały w tych latach przeszkód jachtom nie używającym napędu mechanicznego.



Fot.32. Wieczór kapitański na jachcie

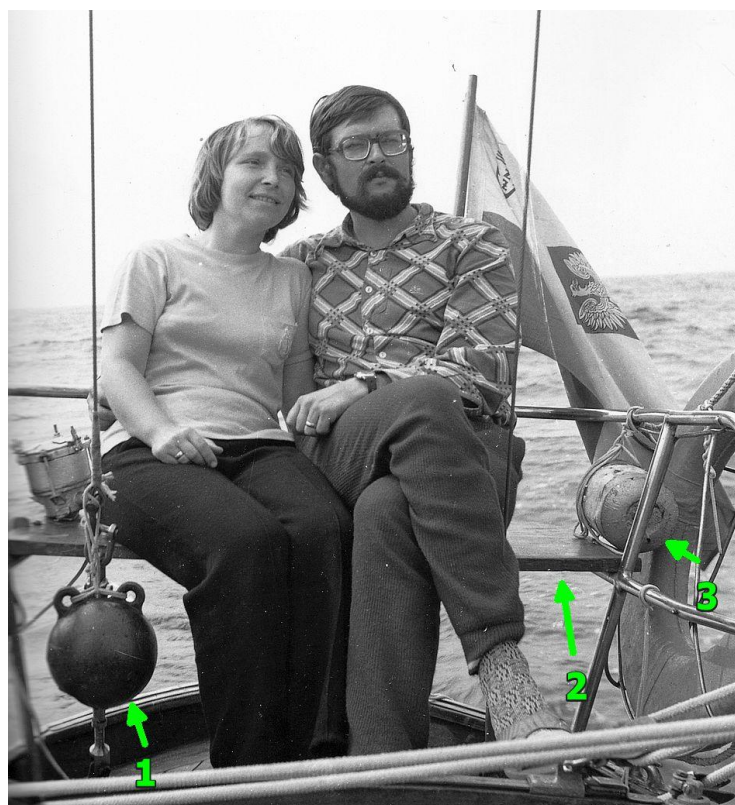
Dobry nastrój załogi,

która w trakcie postoju w Świnoujściu, w dniu 4 sierpnia 1977 r., zawiesiła w porcie na relingach, bomie, koszu rufowym i dziobowym oraz olinowaniu stałym jachtu wszystkie przemoczone lub zawilgocone rzeczy,

po odwiedzeniu portów w Warnemunde, Stralsundzie i Lauterbachu,

utrzymał się do końca rejsu (fot.32).

1. Log - podstawowy przyrząd nawigacyjny, skonstruowany z pławki rybackiej wyłowionej na morzu, przywiązanej do linki o długości L [metrów], przymocowanej na rufie jachtu. Po wrzuceniu pławki do wody mierzono stoperem czas, w którym oddaliła się ona od jachtu na długość linki. Podczas oddalania się pławki od jachtu należało zaklinać, aby jak najmniej przemieszczała się po wodzie. Miało to służyć wzrostowi dokładności prowadzonej nawigacji zliczeniowej. Prędkość jachtu w węzłach obliczano w pamięci dzieląc wartość 2L przez czas w sekundach.
2. Siedzisko rekreacyjne. Deska przymocowana do kosza rufowego, w miejscu najmniej narażonym na bryzgi fali.
3. Pławka świetlna – puszka z blachy pomalowanej srebrzanką wypełniona karbidem, przywiązana do koła ratunkowego. Pierścień zawleczonej pławki mocowany był linką do jachtu. Po wyrzuceniu za burtę koła ratunkowego z połączoną z nim pławką – wyrwana zawleczka odsłaniała otwór w pławce umożliwiający przedostawanie się wody. Reakcja karbidu z wodą wytwarzała acetylen oraz aktywowała zapalnik powodujący jego zapłon. Pokazany na zdjęciu rodzaj pławki świecił otwartym jasnym płomieniem, wznawianym po zalewaniu go wodą.



Fot.33. Poziom technicznego zaawansowania elementów wyposażenia jachtu Wagabunda w roku 1977

O pierwszym, benzynowym, silniku Wagabundy były już wzmianki na początkowych stronach tego opracowania.

W archiwum klubu znalazłem tylko 1 dokument dotyczący ostatniego silnika zamontowanego na jachcie. Jest to umowa

– zlecenie z roku 1986 na wykonanie prac związanych z adaptacją i montażem silnika pomocniczego 2CA90 na Wagabundzie (bez układu sterowania). Zleceniobiorcą był zespół 4 osobowy ze Stanisławem Derendą na czele. Pracochłonność oszacowano na 1200 roboczogodzin, a termin realizacji – do 5 lipca 1986 roku.

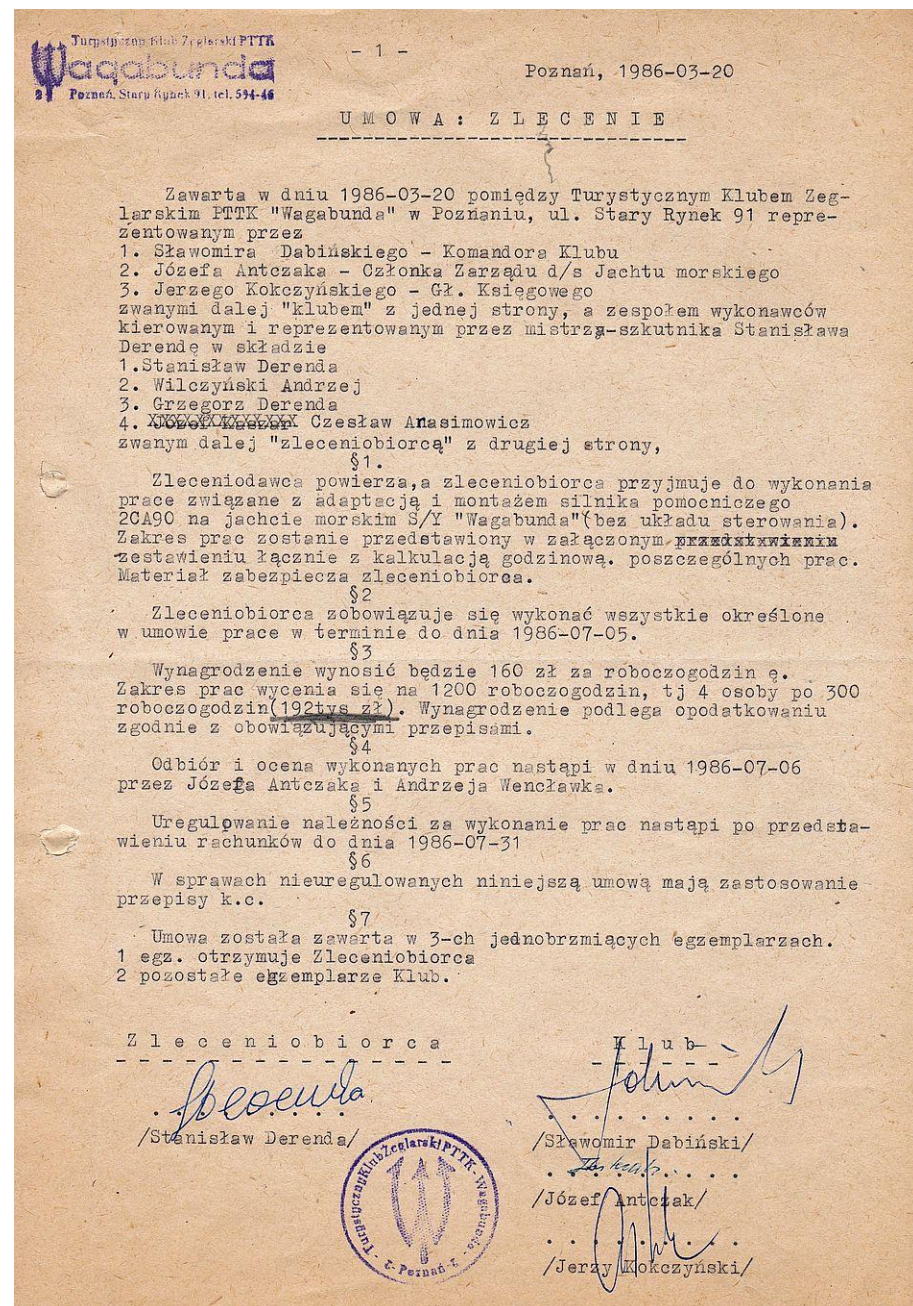
W dzienniku jachtowym prowadzonym od 1 lipca 1986 nie znalazłem wzmianki o zamontowaniu nowego silnika, ale w zapisie z 5 lipca jest informacja o wykorzystaniu silnika do wypłynięcia z basenu portowego.

W następnych rejsach do 27 lipca nie ma wzmianki o wadliwej pracy silnika, który działał w tym czasie przez 21 godzin, ale pojawił się zapis „wymontowano silnik w celu przewiezienia do Poznania do remontu”.

Silnik został zamontowany powtórnie 8 sierpnia i do 24 sierpnia pracował 15 godzin w rejsie zagranicznym, bez zarzutów (to mój rejs i moja ocena).

W następnym rejsie 30 sierpnia, po 5 godzinach pracy stwierdzono brak obiegu wody chłodzącej, kilkakrotne samoczynne gaśnięcie silnika.

W następnym „Przy pomocy mechanika ze statku Bizon rozebrano silnik



i stwierdzono: skrawki taśmy i przewodu w układzie chłodzenia, wodę w filtrach paliwa, brudny osad w filtrach paliwa, oraz, że wobec niewłaściwej przekładni, silnik nie może pracować przy dużych obciążeniach”.

W kolejnym rejsie, po 1,5 godzinnej pracy silnika stwierdzono, że w „trakcie pracy silnika na 1/2 mocy silnik zgast samoczynnie trzy razy”.

W następnym używano silnika przez 4 godziny, bez uwag o jego działaniu, W następnym przez 8 godzin, uruchamiając silnik, jak był potrzebny.

W kolejnym 1987 roku, silnik przepracował w pierwszym rejsie 10,5 godzin, drugim 40 godzin, trzecim 24 godzin, itd. 10 wrzesień: „usuwanie usterek w silniku w szczególności w układzie chłodzenia z pozytywnym skutkiem (?)”. Ostatni rejs w sezonie - 26 godzin na silniku – brak uwag na temat jego działania.

Po tym przeglądzie wpisów na przestrzeni 2 lat - dzisiaj wiem, że niewiele wiem, na temat tego silnika. Ale stawiam hipotezę, że im mniej miał on doczynienia z przypadkowymi „mechanikami” tym lepiej pracował.

KONIEC WAGABUNDY

Ostatnie rejsy jachtu przypadły na koniec 1989 roku. Od jesieni tamtego roku jacht stał na terenie przystani Sekcji Żeglarskiej Morskiego Klubu Sportowego POGOŃ. Utrzymanie jachtu, od początku jego istnienia, było finansowane (dofinansowane ?) przez organizacje otrzymujące pieniądze od władz PRL. Nie wiem, czy w roku przemian ustrojowych jakkolwiek dotacja trafiła jeszcze do klubu. Ale wielkość inflacji na koniec roku i reforma Balcerowicza prawdopodobnie sprawiła, że w roku 1990 kasa klubu była pusta. Przedostatni dokument znaleziony przeze mnie w archiwum klubu dotyczący jachtu (fot.34) ilustruje relacje pomiędzy Wagabundą a Pogonią w roku 1987. Pogoń informuje w nim Wagabundę, że „*Tak samo jak Wasz klub sekcja nasza boryka się z dużymi trudnościami finansowymi*” ; „*postanowiono tym razem jeszcze zastosować zniżkę*”. I płacicie „*pilnie na nasze konto bankowe*”. Jego wydzwitek wskazuje, że od któregoś momentu mój klub przestał płacić Pogoni nie wiem tylko od którego.

Z początkiem lat 90-tych zmienił się zarząd klubu, a nowy prezes wydzielił klub z Poznańskiego Oddziału PTTK tworząc własny Oddział Żeglarski PTTK WAGABUNDA. Prawie wszystkie osoby zaangażowane w utrzymanie jachtu, mające wiedzę o finansach związanych z utrzymaniem, wiedzę co się działo w klubie w nowej rzeczywistości już nie żyją. Najmłodszy z tej grupy twierdzi, że został przez nowego prezesa całkowicie zignorowany i wypisał się z klubu.

Ostatni raz, w Szczecinie, widziałem Wagabundę w 1990 roku, gdy w rejsie z przystani AZS na Dąbiu do Świnoujścia, przepływając jachtem Dębską Strugą, przycumowałem na chwilę w Pogoni. Wagabunda stała na lądzie, przy małym basenie, na wolnym powietrzu, bez przykrycia. Widać było odchodzącą farbę i duże szczeliny między rozeschniętymi deskami poszycia burt.

W połowie lat 90-tych jacht stanowił „gorący kartofel” dla zarządu klubu. Starano się go jak najszybciej pozbyć, sprzedać i wykreślić z ewidencji klubu. Dzisiaj, po rozmowach z osobami spoza klubu, które jak mnie się wydaje, wiedzą co mówią – przyczyną tego było kompletne rozkradzenie jachtu. Wszystko zniknęło, co miało jakąś wartość – wyposażenie nawigacyjne, w tym sekstans, chronometr w na kardanie w skrzynce, 2 kompasy, lornetki, osprzęt, żagle, liny, a nawet koce i oznakowane kapoki. Nikt nie umiał powiedzieć, jaki los spotkał aluminiowy maszt, olinowanie stałe i ruchome, a dokładniej – zasłyszane relacje w tym zakresie były całkowicie wykluczające się. Minęło ponad 25 lat od tamtych czasów i żyjące jeszcze osoby odpowiedzialne za dopuszczenie do takiej sytuacji nie muszą się już obawiać odpowiedzialności prawnej.

Z tą sprzedażą, jak mi powiedziano, był pewien problem. Okazało się, że jacht nie jest własnością klubu tylko ZG PTTK, który nie zdawał sobie sprawy z aktualnej wartości jachtu, a chciał na sprzedaży jachtu zrobić interes. O tym, że jacht kolejnemu zarządowi udało się sprzedać, dowiedziałem się ze znalezionego w archiwum klubu „SPRAWOZDZANIA Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU ODDZIAŁU ŻEGLARSKIEGO PTTK WAGABUNDA ZA LATA 1997-2001 (fot.35)

The photograph shows a handwritten letter on aged paper. At the top left is the logo of 'POGOŃ' featuring a bear. To the right is the header for 'MORSKI KLUB SPORTOWY „POGOŃ”' with address '70-961 SZCZECIN, UL. TWARDOWSKIEGO NR 8'. Below this is a list of phone numbers for various departments: Sekretariat, Dział Organizacji, Sekcja Piłki Nożnej, Pływania, Stacji, and Przystań Żeglarska. The letter is dated 'L. dz. 76/87' and 'Szczecin, dnia 1987.04.30'. The recipient is 'Szkola Żeglarska'. The sender is 'Turystyczny Klub Żeglarski PTTK "WAGABUNDA"', located at 'ul. Stary Rynek 91, 61-773 Poznań'. The subject is 'Dot: rachunku za bazowanie s/y Wagabunda'. The main text discusses a bill for jacht maintenance from 1987, mentioning a 25% discount and a total amount of 80,000 zlotych. It is signed by 'mgr inż. Wojciech Banach' and has a date stamp '23 V 87'. There is also a stamp from the 'Komisja Sekcji Żeglarskiej M. POGON'.

Fot.34. Korespondencja POGONI z WAGABUNDĄ z roku 1987

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU

ODDZIAŁU ŻEGLARSKIEGO PTTK "WAGABUNDA"

ZA LATA 1997 - 2001.

Bardzo ważną sprawą było pozbycie się jachtu dębowego "WAGABUNDA" i sprzętu stanowiącego wyposażenie. Utrzymywanie jachtu było poważną kwotą obciążającą koszty utrzymania go w przystani szczecińskiej, przy jednoczesnym niewykorzystywaniu w ostatnich latach.

Jacht został sprzedany p. Edwardowi Rybaszewskiemu zgodnie z umową sprzedaży z dnia 19 lipca 1997r. za cenę 3000,- zł i w związku z tym został usunięty ze stanu księgowego.

Fot.35. Skan dwóch części sprawozdania: nagłówkowej i wybranego fragmentu merytorycznego

W tegorocznej rozmowie ze mną nabywca jachtu stwierdził, że oprócz ceny sprzedaży zapłacił „Pogoni” kwotę kilkakrotnie większą, w ramach uregulowania zaległości klubu za pobyt Wagabundy na jej terenie, i ta zapłata była warunkiem wydania jachtu. Jacht przez nabywcę został przekazany innej osobie

W dniu 22 lutego 2014 roku o godz. 14:59, przez płot ogródka położonego niedaleko ul. Puławskiego w Poznaniu, zostało zrobione poniższe zdjęcie wraku Wagabundy.

Tło zdjęcia celowo zniekształciłem.

Obecnie w tym miejscu pozostałości po Wagabundzie nie ma.



PODSUMOWANIE

- ✓ Jacht był eksploatowany w latach od 1965 do 1989, z wyjątkiem roku 1978 (remont kapitalny) i roku 1982 (stan wojenny).
- ✓ Żeglował po Zalewie Szczecińskim, Zatoce Gdańskiej, całym Bałtyku od północnego krańca zatoki Botnickiej (Haparanda) po kraniec zatoki Fińskiej (Leningrad – obecnie Sankt Petersburg) od Sztokholm po Kilonię i Lubekę.
Żeglował przez cieśniny: Sund (do Kopenhag), Kattegat (do Goteborga) i Skagerrak (do Oslo).
Po morzu Północnym do Londynu, Calais, Amsterdamu i Hamburga.
Kilkrotnie przepływał przez kanał Kiloński.
- ✓ Zorganizowano na nim łącznie 218 rejsów w tym 58, podczas których odwiedzano porty zagraniczne.
- ✓ Żeglowało na nim łącznie 1428 żeglarzy.
- ✓ Jacht przepląnął 103 078 Mm, czyli 190 900 km.
Biorąc pod uwagę, że obwód ziemi na równiku wynosi 40 076 km, okrążył on ziemię prawie 4,8 razy.
- ✓ Łączna liczba godzin, podczas których jacht pływał wynosi 28 550, czyli 1190 dni, czyli 3 lata 3 miesiące i 3 dni.
- ✓ Średnia prędkość jachtu podczas maratonu na trasie prawie 5-cio krotnego okrążenia ziemi wyniosła:
103 078 Mm : 28 550 godzin – 3,61 węzła.

To był jacht, który licznemu gronu żeglarzy dostarczał przez ćwierć wieku wielu pozytywnych emocji, a większość kapitanów i sterników morskich z naszego regionu z lat 65-90 zdobywała na nim staże i szlify żeglarskie.

KAPITANOWIE S/Y WAGABUNDA I ICH REJSY W LATACH 1965-1989

w rejsach zagranicznych podano wybrane odwiedzone porty

	nazwisko	imię	rok	przeplłynięto Mm	godzin pływania	odwiedzone porty zagraniczne	
A	Antczak	Józef	1987	45	11		
	Batko	Józef	1965	140	35		
		Batko	Józef	1965	114	38	
		Batko	Józef	1965	131	47	
		Batko	Józef	1965	71	22	
		Batko	Józef	1966	120	37	
		Batko	Józef	1966	108	32	
		Batko	Józef	1966	46	13	
		Batko	Józef	1967	319	80	
		Batko	Józef	1968	726	224	
		Batko	Józef	1969	443	104	
		Batko	Józef	1970	375	92	
	B	Baum	Leszek	1983	856	201	
Będowski		Jan	1974	141	47		
		Będowski	Jan	1975	40	19	
		Będowski	Jan	1976	107	22	
Bittner		Edmund	1979	59	15		
Blumczyński		Tadeusz	1981	300	87		
Błachowicz		Józef	1970	198	44		
Błachowicz		Jan	1981	855	234		
C		Chociej	Konrad	1968	443	134	
		Chociej	Konrad	1973	128	32	
	Czarnecki	Zbigniew	1971	123	32		
	Czubak	Józef	1972	561	138		
		Czubak	Józef	1973	440	127	Sassnitz, Warnemunde
		Czubak	Józef	1973	188	49	
		Czubak	Józef	1976	311	91	Sassnitz
	Czubak	Józef	1974	756	175	Warnemunde, Sassnitz	
D	Dabiński	Sławomir	1968	87	25		
		Dabiński	Sławomir	1970	195	69	
	Dąbrowski	Bolesław	1980	471	112		
	Dobrzyński	Stanisław	1980	20	4		
		Dobrzyński	Stanisław	1981	208	69	
	Domachowski	Waldemar	1979	511	144		
		Domachowski	Waldemar	1979	535	127	
		Domachowski	Waldemar	1984	2083	626	Kemi, Raamy, Marienhamin
		Domachowski	Waldemar	1985	336	130	
	Drozdowski	Konrad	1976	156	58		
		Drozdowski	Konrad	1977	175	63	
	Drozdowski	Konrad	1981	155	64		
G	Gajtkowski	Andrzej	1976	155	35		
		Gajtkowski	Andrzej	1976	205	47	
	Gedymin	Andrzej	1988	1824	456	Londyn, Cuxhavn, Holtenu, Kilonia	
	Giefing	Dieter	1973	418	102		
		Giefing	Dieter	1974	377	84	
		Giefing	Dieter	1979	252	59	
	Goebel	Kazimierz	1967	614	181		
	Gołębiowski	Stanisław	1966	155	26		
	Gołębiowski	Stanisław	1968	73	20		
		Gołębiowski	Stanisław	1970	88	33	
		Gołębiowski	Stanisław	1970	54	19	
		Gołębiowski	Stanisław	1971	21	98	
		Gołębiowski	Stanisław	1971	135	64	
	Gołębiowski	Stanisław	1972	72	27		

	Gołębiowski	Stanisław	1972	215	51	
	Gołębiowski	Stanisław	1972	36	35	
	Gołębiowski	Stanisław	1973	89	40	
	Gołębiowski	Stanisław	1974	159	42	
	Górecki	Witold	1973	154	44	
	Grabski	Marek	1969	571	169	
	Grabski	Marek	1970	646	169	Sassnitz, Wismar, Warnemunde, Stralsund,
H	Horecki	Stanisław	1971	1353	323	Helsinki, Sztokholm, Borgholm
J	Jaczewski	Marek	1968	178	46	
	Jaczewski	Marek	1972	806	238	
	Janik	Marek	1969	63	26	
	Janik	Marek	1973	838	233	Kłajpeda, Wientspiits
	Janik	Marek	1974	422	136	Kłajpeda
	Janik	Marek	1974	426	128	
	Janik	Marek	1974	360	118	Sassnitz
	Janik	Marek	1975	1378	384	Leningrad
	Janik	Marek	1976	301	97	
	Janik	Marek	1977	181	41	
	Janik	Marek	1980	730	187	
	Jóźwik	Konrad	1987	555	193	Travemunde, Lubeka, Kilonia, Holtenau
	Jugowar	Lech	1976	627	191	Sassnitz, Wismar, Warnemunde,
	Jugowar	Lech	1977	592	162	Warnemunde, Stralsund, Lauterbach
	Jugowar	Lech	1979	369	74	
	Jugowar	Lech	1981	327	102	
	Jugowar	Lech	1984	243	90	
	Jugowar	Lech	1985	344	101	
	Jugowar	Lech	1986	547	159	Kopenhaga, Helsingor, Malmo, Travemunde, Lubeka,
	Jugowar	Lech	1987	607	130	Kopenhaga, Travemunde, Lubeka
K	Kaszubkiewicz	Wiesław	1975	114	58	
	Kiełczewski	Michał	1975	77	35	
	Kiełczewski	Michał	1980	331	92	
	Konkowski	Richard	1970	402	104	
	Konkowski	Richard	1970	332	82	
	Kostro	Jerzy	1967	993	258	
	Kostro	Jerzy	1968	388	90	
	Kostro	Jerzy	1968	349	101	
	Kowalski	Tadeusz	1972	36	10	
	Kowalski	Tadeusz	1973	126	29	
	Krajewski	Mieczysław	1983	269	110	
	Krajewski	Mieczysław	1986	83	39	
	Krajewski	Mieczysław	1986	379	125	
	Krajewski	Mieczysław	1989	800	237	
	Kromski	Stanisław	1974	225	62	
	Kromski	Stanisław	1977	514	109	Sassnitz
	Kromski	Stanisław	1981	290	82	
	Kromski	Stanisław	1983	500	148	
	Kromski	Stanisław	1986	573	211	
	Kubicki	Dariusz	1983	103	28	
	Kubicki	Dariusz	1987	482	123	Holtenau, Kilonia
	Kuzupa	Ewa	1977	94	23	
L	Lewandowski	Lech	1981	157	91	
	Lipiński	Aleksander	1969	106	38	
	Lipiński	Aleksander	1969	146	50	
	Lubawy	Zbigniew	1986	640	227	Kopenhaga, Lubeka
Ł	Łączkowski	Wojciech	1969	645	201	
	Łączkowski	Wojciech	1970	565	156	
	Łączkowski	Wojciech	1970	423	109	Sassnitz, Wismar, Warnemunde, Stralsund
	Łączkowski	Wojciech	1971	1071	252	
	Łączkowski	Wojciech	1971	824	237	Sassnitz, Warnemunde, Wismar, Stralsund
	Łączkowski	Wojciech	1971	1060	251	
	Łączkowski	Wojciech	1972	54	22	
	Łączkowski	Wojciech	1973	1087	307	Visby, Stockholm, Hanko, Kłajpeda

M	Łączkowski	Wojciech	1973	228	55	
	Łączkowski	Wojciech	1974	446	129	Sassnitz
	Łączkowski	Wojciech	1975	529	195	Sassnitz, Trelleborg, Malmoe, Kopenhaga, Helsingor, Ystad, Christianso
	Łączkowski	Wojciech	1976	506	130	
	Łączkowski	Wojciech	1976	308	66	Sassnitz
	Łączkowski	Wojciech	1989	1134	307	Kłajpeda, Ventspils
	Mach	Janusz	1989	575	134	Lubeka, Kilonia
	Majewski	Krzysztof	1983	627	209	
	Majewski	Krzysztof	1983	745	242	
	Małeck	Marian	1976	84	33	
	Małolepszy	Bogdan	1979	513	122	
	Małolepszy	Bogdan	1981	846	259	
	Mańczak	Kazimierz	1966	764	238	
	Michowski	Zdzisław	1966	454	129	Sassnitz, Malmo, Kopenhaga
	Minkwitz	Piotr	1980	302	81	
	Minkwitz	Piotr	1980	450	100	
	Misiek	Jerzy	1975	257	80	
	Molenta	Piotr	1981	63	33	
	Murzyn	Tadeusz	1973	241	70	
	Murzyn	Tadeusz	1975	128	31	
N	Nowacki	Mirosław	1989	532	160	
	Nowak	Andrzej	1976	56	15	
	Nowak	Andrzej	1979	219	55	
O	Okoński	Zbigniew	1980	290	85	
	Okoński	Zbigniew	1981	533	145	
Olchowy	Tadeusz	1968	1170	350	Kopenhaga, Skagen, Oslo, Moss, Gedser, Strasslund	
Onyszkiewicz	Adam	1975	567	161		
Onyszkiewicz	Adam	1976	763	196	Ventspils, Ryga,	
Onyszkiewicz	Adam	1976	232	57	Ventspils, Ryga	
Onyszkiewicz	Adam	1977	75	16		
Onyszkiewicz	Adam	1979	1151	317	Kopenhaga, Helsingor, Goteborg, Visby	
Orkiszewski	Marek	1968	605	193		
Orkiszewski	Marek	1968	1007	240		
Orkiszewski	Marek	1969	687	226		
Orkiszewski	Marek	1969	410	120		
Orkiszewski	Marek	1972	412	107		
Orkiszewski	Marek	1973	994	269	Landskrona, Kopenhaga, Helsingor, Skagen, Svendborg, Sassnitz, Ronne	
Orkiszewski	Marek	1975	1360	398	Kłajpeda, Ryga, Parno, Sassnitz	
Orkiszewski	Marek	1975	431	100	Sassnitz, Warnemunde	
Orkiszewski	Marek	1977	393	95		
P	Pajzderski	Paweł	1980	120	57	
	Preibisz	Jan	1965	148	41	
	Preibisz	Jan	1966	140	39	
R	Rosochowicz	Maciej	1976	80	24	
	Rzemyszkiewicz	Henryk	1965	376	114	
	Rzemyszkiewicz	Henryk	1965	1666	381	Cuxhaven, Londyn, Calais, Ostenda, Hamburg, Kilonia
	Rzemyszkiewicz	Henryk	1966	719	172	
	Rzemyszkiewicz	Henryk	1967	1544	382	N.Village, Leningrad, Helsinki, Sztokholm, Borgholm
	Rzemyszkiewicz	Henryk	1969	319	118	
	Rzemyszkiewicz	Henryk	1971	330	76	
Rzemyszkiewicz	Henryk	1972	482	127	Moltenort 11 dni (Olimpiada1972), Stralsund	
S	Sielużycki	J.	1968	201	64	
	Sikorski	Stanisław	1965	142	44	
	Sikorski	Stanisław	1967	535	97	
	Sikorski	Stanisław	1967	782	225	
	Sikorski	Stanisław	1969	553	141	
	Sikorski	Stanisław	1970	135	34	
	Sikorski	Stanisław	1979	512	127	
	Sikorski	Stanisław	1984	322	104	
Sikorski	Stanisław	1989	1023	218	Kopenhaga, Kilonia, Travemunde, Lubeka, Christianso	
Skrzypkowski	Jerzy	1974	201	66		

	Słupiński	Zbigniew	1972	211	51	
	Stachowiak	Marek	1980	202	61	
	Stodolny	Dionizy	1975	99	22	
	Sumińska	Zofia	1966	2203	576	Marienhamm, Tornio (Haparanda), Vaasa, Turku
	Sumińska	Zofia	1967	780	200	Kopenhaga, Aarhus, Travemunde, Saasnitz
	Sumińska	Zofia	1969	601	136	Kopenhaga, Helsingor, Aarhus, Nyborg, Korsor, Naekshor, Rodby, Saasnitz,
	Sumińska	Zofia	1971	912	251	Visby, Vasterwik, Kalmar, Karlsmamn, Hano, Kopenhaga, Sassnitz
	Sumiński	Michał	1967	228	79	
	Szelejak	Jerzy	1975	205	58	
	Szymkowiak	Wiesław	1984	41	15	
T	Tomczak	Jan	1986	256	77	
	Tomczak	Jan	1986	97	44	
	Tomczak	Jan	1987	510	180	Kopenhaga Travemunde
	Tomczak	Jan	1989	603	184	Kopenhaga, Helsingor, Nyborg, Egersund, Flensburg, Holtenau, Kilonia,
	Trojanowski	Edmund	1983	366	96	
W	Waciński	Jerzy	1981	289	118	
	Wasilewski	Zbigniew	1983	814	202	Kilonia-Holtenau, Rendsburg, Hamburg, Flensburg
	Welikmar	Heliodor	1972	488	131	
	Wojciechowski	Marian	1984	1623	476	Holtenau, Londyn, Calais, Cuxhavn, Kilonia
	Wolf	Cezary	1973	87	24	
Z	Zamiar	Jan	1984	2175	632	Marienhavn, Kemi, Vaasa, Turku, Helsinki,
	Zamorski	Jerzy	1965	426	74	
	Zamorski	Jerzy	1965	650	220	
	Zamorski	Jerzy	1965	598	144	
	Zamorski	Jerzy	1966	453	122	
	Zamorski	Jerzy	1967	821	239	Malmo, Kopenhaga, Helsingor, Vejle, Fraborg, Warnemunde,
	Zamorski	Jerzy	1968	404	132	
	Zamorski	Jerzy	1969	927	260	Krystiansand, Skagen, Aalborg, Helsingor, Kopenhaga, Sassnitz
	Zamorski	Jerzy	1970	1201	279	Sawdefjord, Oslo, Goteborg, Halmstad, Helsingor, Kopenhaga, Christianso, Sassnitz,
	Zamorski	Jerzy	1971	522	126	Sassnitz, Warnemunde, Wismar, Stralsund,
	Zamorski	Jerzy	1972	1081	297	Holtenau, Brunsbuttel, Delfzjil, Groningen, Amsterdam, Helgoland, Stralsund
	Zamorski	Jerzy	1973	437	100	Stralsund
	Zamorski	Jerzy	1973	379	96	
	Zamorski	Jerzy	1973	111	30	
	Zamorski	Jerzy	1974	1049	263	Slite (Gotland), Farosund, Mariehamn, Visby, Brugsvik
	Zamorski	Jerzy	1975	717	173	Sassnitz, Stralsund, Neuendorf (Hiddense), Warnemunde
	Zamorski	Jerzy	1976	1367	319	Travemunde, Holtenau, Rendsburg, BrunsbuttelKogg, Ijuumiden, Amsterdam, Warnemunde, Malmo, Kopenhaga
	Zamorski	Jerzy	1977	709	173	Kopenhaga, Helsingor, Falkenberg, Varberg, Vestero, Anholt, Landskrona, Stralsund, Lauterbach
	Zamorski	Jerzy	1983	1204	323	Amsterdam, Volendam, Den Helden, Cuxhaven
	Zawadzki	Tadeusz	1966	578	133	
	Zbigniew	Czarnecki	1974	215	57	
	Zienkiewicz	Andrzej	1970	148	48	

Data pierwszego opracowania : czerwiec 2025

Data drugiego opracowania- przejrzanego i poprawionego: maj 2026