

„Dziadek Mróz”

kpt. Dariusz Bogucki

Mówili, że białą brodę zawdzięcza krainom polarnym, a przydomek „Dziadek Mróz” - przyjaciółom. Mógłby mieć górę lodową w herbie. Nie przypuszczał, że służbowa podróż statkiem – przetwórnia na łowiska grenlandzkie zdecyduje o jego życiowych fascynacjach i wyznaczy trasy wszystkich następnych żeglarskich rejsów. Kiedy zobaczył ten piękny i zupełnie inny świat Arktyki, pomyślał, że wróci tu jachtem. I popłynął jachtem o nazwie *KISMET* – przeznaczenie. Tak narodził się żeglarz - polarnik.

Marcin Węśławski – biolog morza, kieruje Zakładem Ekologii Morza Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie. Jako student walczył o ochronę Zatoki Puckiej i uczestniczył w wyprawach na Spitsbergen. Dzisiaj walczy o plaże i ciągle fascynuje go Arktyka. Dlatego przyjaźni się z polarnikami.

Wiele lat wcześniej – przed wojną, w Warszawie, Darek Bogucki gromadził kolejne roczniki „Morza”. Wszystkie przepadły w pożodze wojennej, a on – nastolatek, z konspiracyjną i partyzancką przeszłością przyjechał z rodziną do Gdańska. Tu można było wrócić do dziecięcych fascynacji. Przyszli zdobywcy oceanów nie mieli pojęcia jak się skrobie i maluje łódki, a tym bardziej, jak żegluje. Podpatrywali starszych kolegów, przedwojennych żeglarzy i uczyli się sami. Była to skuteczna nauka, a przygody takie jak parogodzinna naprawa złamanego masztu na otwartym morzu, w nocy, z jedną latarką i bez bosmańskiej ławeczki, zapamiętał Darek na zawsze. Pamiętał także jak pociągała ich przygoda, zmaganie się z morzem, czysty wiatr z otwartego morza. Nie było wielkich ambicji i dalekich rejsów, ale przecież za horyzontem był świat, a oni, mimo wszystko, stali u jego wrót.

W latach pięćdziesiątych podobne metody jak na lądzie, stosowano na morzu. Kiedy pewnego razu Darek nie znalazł swojego nazwiska na liście załogi, zabrał worek żeglarski i aż do 1956 r. pływał po śródlądziu. Tych parę lat poświęcił także rodzinie – żonie i dwóm córkom, studiom oraz pracy zawodowej (był dumny z podnośnika do kutrów, który wtedy zaprojektował i nie mógł opatentować – co po nim zrobili Amerykanie). Na morze wrócił dopiero w latach sześćdziesiątych i wyruszył na północ.

Islandia i pierwsze zdobycie przez polski jacht niedostępnej wyspy Jan Mayen, pierwsze polskie i drugie, w skali żeglarstwa światowego, dotarcie do zachodniej Grenlandii, Spitsbergen – osiągnięcie rekordowej szerokości geograficznej.

Przybywało mil morskich polarnej żeglugi, doświadczeń i rosły marzenia. Wreszcie wypowiedział to największe: Przejście Północno – Zachodnie. Cabotowie, Frobisher, Hudson, Ross – kilkaset lat najwięksi zmagali się z arktycznym szlakiem liczącym ponad trzy tysiące mil, łączącym Morze Baffina z Cieśniną Beringa, Atlantyk z Pacyfikiem, przebiegającym nad Kanadą i Alaską, prawie cały rok skutym lodem, otoczonym mgłą, bezludnym, niezdobytym. Podał się wreszcie na początku XX w. Amundsenowi, a siedemdziesiąt lat później postanowił powtórzyć to Dariusz Bogucki.

Był 1974 r. Zmiany polityczne w kraju, udział polskich żeglarzy w światowych regatach i rejsach otworzyły drogę do realizacji marzenia, które, gdy tylko zostało wypowiedziane, nabrało jeszcze większego rozmachu. I tak powstała idea, pierwszej w historii żeglarstwa wyprawy do Arktyki Kanadyjskiej i za południowy krąg polarny. Szalony, ale logiczny pomysł, który wymagał zbudowania jachtu na wody polarne, załogi, która wytrzyma trudy ponad rocznej żeglugi i bagatela – zgody władz kanadyjskich na pierwszą część wyprawy.

A jednak w lipcu 1975 r. zegnaliśmy pod gdańskim Żurawiem biało – czerwony jacht *GEDANIA*, który pod wodzą kapitana Dariusza Boguckiego i z wytrawną załogą, sprawdzoną wcześniej w Arktyce, wyruszał do obu Ameryk. Po czternastu miesiącach, w tym samym miejscu, witaliśmy zdobywców. Choć Kanadyjczycy nie wydali zgody na Przejście Północno – Zachodnie (nie pierwszy raz przegrał Bogucki z urzędnikami), to *GEDANIA* jako pierwszy w świecie jacht dotarła w ciągu jednego rejsu za północny i południowy krąg polarny oraz okrążyła Horn szlakiem najbardziej wysuniętym na południe.

Sukcesy i porażki, codzienne życie załogi, spotkania z polarnikami, egzotyczną przyrodę i znajomości opisał kapitan w książce „Gedanią za oba kręgi polarne”. Bo w krainach polarnych narodził się także żeglarz – literat. Po sukcesie *GEDANII* prowadził jeszcze wyprawy, w tym ponownie do Antarktyki do stacji im. H. Arctowskiego. Na koncie zanotował udział w dziewięciu wyprawach polarnych, w siedmiu jako kapitan, a przebył ponad 100 000 Mm żeglugi morskiej w ciągu 50 miesięcy, w tym 10 miesięcy w strefach polarnych. W uznaniu tych osiągnięć przyjęty został, jako czwarty po wojnie Polak, do ekskluzywnego międzynarodowego stowarzyszenia podróżników „The Explorers Club”.

Dariusz Bogucki twierdził, że pokora musi być wpisana w życiorys, a przecież doświadczenie polarne oraz, poparte doktoratem nauk technicznych, sukcesy konstruktora statku badawczego *SIEDLECKI*, którego projekt wygrał konkurs FAO, statków rybackich, jachtów, skłoniły go do podjęcia, w latach osiemdziesiątych, zupełnie nowego wyzwania. Doprowadził do założenia spółki akcyjnej „Polareks”, która miała wybudować i eksploatować statek żaglowo – motorowy do obsługi stacji polarnych.

Budowa statku została rozpoczęta, ale nie udało się uzyskać gwarancji polskiego banku i zgromadzić środków na jego dokończenie. Zwodowany kadłub sprzedano, zaś spółka ogłosiła upadłość. Kapitan Bogucki pozostał z poczuciem klęski, bo nie umiał znaleźć wyjścia z sytuacji, stracił przyjaciół i zapłacił zdrowiem. Ale nie wszystko zostało stracone. Na kadłubie „Polareksa” zbudowano *HORYZONT II* – nowy statek dla Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, który pływa szlakiem kapitana Boguckiego, do polskich stacji polarnych.

Nigdy nie żeglował dla samego żeglowania, lecz aby poznać świat i robił to całe życie. Miał szczęście zbudować jacht i sprawdzić go w realizacji marzenia. Nigdy nie mówił o ludzkiej zawiści – to też trzeba wpisać w ryzyko życiowe.

Lekarz zamknął polarny rozdział jego rejsów, ale pozostały książki, jak mówił „o trwaniu i przemijaniu, o sile i przemianach oddziaływania morza na ludzi i o emocjonalnym przeżywaniu relacji między człowiekiem i morzem”. Kapitan Dariusz Bogucki, jak mało kto, był do takiej refleksji uprawniony.

„Śladami życia” – taki tytuł nosiła książka, w której podsumowywał swoją historię.

Skończył, postawił ostatnią kropkę i...odszedł na „wieczną wachtę” – 22 września 2002 r.

GEDANIA – od 2002 r. jej armatorem jest STAP (Sail Training Association Poland). W 2005 r. przeprowadzono rekonstrukcję jednostki – kadłub przedłużono do prawie 24 m, a jacht na nowo wyposażono i ożaglowano jako szkuner sztakslowy.

Mira Urbaniak