

„Zbyszek”

kpt. Zdzisław Pieńkawa

Elegancki, siwowłosy pan, takim poznałam kapitana podczas uroczystości „Rejsu Roku”, budził we mnie zainteresowanie, ale i pewien respekt. Kiedy przez moment żeglowaliśmy i biesiadowaliśmy wspólnie na pokładach *ZAWISZY CZARNEGO* i *POGORII* po Wielkich Jeziorach Amerykańskich, poznałam człowieka z dużym poczuciem humoru, poliglotę i żeglarza, który nie zmienia stylu, niezależnie od tego czy znajduje się w ekskluzywnym jacht klubie czy portowej tawernie.

Kapitan Zdzisław Pieńkawa, był rozdarty między dwie pasje - budowę okrętów i swobodne żeglowanie. Kiedy trudno było je było pogodzić, górę brała dusza żeglarza. Przygodę z morzem zaczynał jako szesnastolatek w harcerstwie. Później, gdy morze dla żeglarzy zamknięto, z konieczności „pożeglował” na śródlądzie, gdzie z dobrym skutkiem uprawiał żeglarstwo lodowe, zdobywając akademickie mistrzostwo Polski.

Był początek lat siedemdziesiątych. Na żeglarstwo, które nie bardzo pasowało do ideologii robotniczego państwa, zaczęto spoglądać przychylniej. W prasie wybrzeżowej pojawiła się informacja o pierwszych załogowych regatach dookoła świata WHITBREAD ROUND THE WORLD RACE. To było marzenie na miarę nieprzeciętnej nastolatki. Tak wymyśliła Iwona Pieńkawa - córka, a Zdzisław Pieńkawa - ojciec, zorganizował. Zbyszek - tak go nazywano na co dzień, zawsze był dobrym organizatorem, a poza tym był „kimś”. W Jacht Klubie Stoczni Gdańskiej znaczyło to wieloletnią funkcję Kapitana Sportowego, udział w pracach zarządu przy budowie przystani jachtowej i nowego basenu w Górkach Zachodnich, ale również szkolenie młodzieży, sędziowanie i niekwestionowaną pozycję żeglarską - zwycięzcy wielu, w tym międzynarodowych, regat. W Stoczni Gdańskiej kierował budową jachtów pełnomorskich J - 140. Trudno się dziwić, że wszyscy znali kapitana Pieńkawę - żeglarza.

Ale na początku lat siedemdziesiątych był Zdzisław Pieńkawa, przede wszystkim, „kimś” w polskim przemyśle okrętowym. Dyplom magistra inżyniera budowy okrętów Politechniki Gdańskiej szybko uzupełnił praktykami w stocznjach włoskich i jugosłowiańskich, a także praktyką w ONZ. Szybko przeskoczył kolejne szczeble w stoczniowej karierze projektanta i praktyka. Opracował min. boczne - najbardziej telewizyjne, wodowanie statków na terenie Stoczni Gdańskiej.

Kiedy w klubie dyskutowano o udziale w światowym wyczynie, Zdzisław Pieńkawa już od paru lat był dyrektorem w Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego - koncernie skupiającym 31 przedsiębiorstw w całym kraju. To była dobra pozycja do akceptacji pomysłu przez władze administracyjne i żeglarskie. Ale ten sam dyrektor pozostawiający stanowisko dla pogoni za oceaniczną przygodą, bo na sukces nie było szans, to już budziło mieszane uczucia... A jednak, w tym momencie, w hierarchii życiowej Zdzisława Pieńkawy morze zajęło pozycję pierwszą.

Zgodzono się na udział Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej w regatach WHITBREAD, ale na nowy jacht nie było szans. Wybrał więc prawie dwudziestoletni, turystyczny jacht *OTAGO*, w którego budowie uczestniczył. Załogę zebrał z doświadczonych żeglarzy i regatowców. Córka Iwona wyblagała sobie udział. „Czytałam dziennik Kapitana... jest odbiciem jego psychiki - wszystko ułożone, jednoznaczne, zdecydowane” - tak, po miesiącach wspólnej żeglugi, napisała Iwona w swoim dzienniku, wydanym, po jej tragicznej śmierci, jako książka „*Otago, Otago na zdrowie*”.

Na zdjęciach z 1974 r., po powrocie z regat, stoją uśmiechnięci. „Największym zwycięstwem jest przewyciężenie własnych słabości i lęku. I to nam się udało” - napisał po rejsie. A znaczyło to powrót w zdrowiu, po siedmiu miesiącach rejsu, odbytego w huraganowych wiatrach dochodzących do 120 węzłów, wywrotce na Oceanie Indyjskim z utratą bezanmasztu i wyposażenia pokładowego. Znaczyło to też ukończenie regat, z których wycofało się wiele jachtów, a czterech żeglarzy

zginęło, wreszcie przepłynięcie 27 122 mil morskich - wokół trzech przylądków, w tym Hornu - w czasie 203 dni i 22 godzin.

Kpt. Zdzisław Pieńkawa - po tych regatach, ze znakomitego żeglarza stał się żeglarzem z pierwszych stron gazet. Jednak życie nie pozwoliło mu na długą radość z żeglarskich osiągnięć. Po tragicznej śmierci córki Iwony rozpoczął paroletnią pracę w Gdynia - America Line w USA. Działalność w Ameryce przyczyniła się min. do ekspedycji do Polski historycznego jachtu *DAL*, a przyjaźń zawarta z Władysławem Wagnerem zaprocentowała powrotem do kraju dokumentów i pamiątek z jego rejsu.

Zdzisław Pieńkawa – okrętowiec stawiał się w swojej Stoczni Gdańskiej na początku lat osiemdziesiątych, by stwierdzić, jak niewiele oczekuje się od przemysłu okrętowego, gospodarki morskiej i... od niego. Pozostało więc z hobby uczynić zajęcie. Dziesięć lat pracy w charakterze, jak mówił, „najemnego” kapitana na motorowych jachtach *EL BRAVO II* i *EL BRAVO III* dało mu możliwość pływania po Morzu Śródziemnym i Karaibskim, Atlantyku i wokół zachodnich wybrzeży Ameryki Południowej. To zawodowe pływanie nie zmieniło zdania o zawodowym żeglarstwie. Uważał, że zabija przyjemność żeglowania turystycznego i prawdziwego sportu. Zwłaszcza kiedy, na przykład, w wyścigach pięciu jachtów o mistrzostwo świata robi się pokaz dla mediów, a cyrk na morzu.

W 1993 r. kpt. Pieńkawa został Grotmasztem Bractwem Kaphornowców i wrócił do szkolenia oraz żeglowania z młodzieżą. A doświadczenia harcerskiego i akademickiego wodniactwa z powodzeniem przeniósł na pokład *POGORII*. Pytany czy po 150 tysięcy mil morskiej żeglugi, ma jeszcze jakieś żeglarskie marzenie, odpowiadał, że chciałby się powłóczyć wśród słonecznych wysp Pacyfiku.

Jacht *OTAGO* zatonął w 1976 r. w rejsie na Spitsbergen u wybrzeża Wyspy Niedźwiedziej. Kapitan Zdzisław Pieńkawa odszedł na „wieczną wachtę” 11 lutego 2000 r.

Mira Urbaniak