

# Z morskich opowieści

**W drużynie harcerskiej po raz pierwszy miał styczność z żeglarstwem, które bardzo mu się spodobało. Za namową znajomego zaczął studia na uczelni morskiej w Gdyni, gdzie wyuczył się na chief stewarda. Przez 20 lat żeglował po świecie, niejednokrotnie walcząc z niebezpiecznym żywiołem. - Burza była niewiarygodnie silna, ponieważ połamała metalowe trapy. Wyglądały tak, jakby ktoś podarł kartkę papieru - mówi Andrzej Budziak, obecny dyrektor Pałacu Lubostroń, który we wspomnieniach chętnie wraca do swoich podróży.**

**- Jest pan znany jako dyrektor Pałacu Lubostroń. Jednak okazuje się, że pana przeszłość jest związana z pływaniem na statkach po morzach i oceanach. Jak to się stało, że zafascynował się pan żeglarstwem?**

- Wszystko zaczęło się od harcerstwa, w którym urzekła mnie drużyna żeglarska. To tam stawiałem swoje pierwsze kroki w pływaniu łódkami. Zamiłowanie nie zmieniło się nawet wtedy, gdy poszedłem na studia ekonomiczne w Poznaniu. Wraz ze znajomymi utworzyliśmy grupę harcerską i jeździliśmy nad jeziora, aby żeglować. Gdy powinęła mi się na noga na drugim roku studiów, to mój przyjaciel polecił mi uczelnię morską z wydziałem administracyjnym w Gdyni. Na roku było nas zaledwie 27. Dzięki nauce i praktykom stałem się ochmistrem na statku. Gdy inni chcieli być policjantem, strażakiem czy nauczycielem, to ja marzyłem, aby zostać marynarzem i osiągnąłem ten cel. Po studiach zacząłem pływać po wodach.

**- Trafił pan do prestiżowej uczelni, gdzie nauczył się pan swojego zawodu. Był pan przygotowany na pierwszy kurs? Kiedy zaczął pan odbywać rejsy i jakie miał pan obowiązki?**

- Pływanie na statku zacząłem w 1978 roku. Śmiałem się, że to był prezent, ponieważ przyjąłem się do Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie w dzień moich imienin, czyli w Andrzejki. Na statku jest hierarchia. Na samej górze jest kapitan, a potem są oficer pokładowy, oficer maszynowy i chief steward. Zaczynałem jako zwykły steward, ale po pierwszym statku awansowali mnie na ochmistra. Zajmowałem się całym hotelem i kuchnią. Do moich obowiązków należało również przygotowanie odpraw, byłem również *kaowcem*, który podczas rejsu w PRL był instruktorem kulturalno-oświatowym, a przede wszystkim dbałem o to, aby podróżujący odpoczywali i dobrze się bawili. Wbrew pozorom nie było to takie łatwe zadanie. Zajmowałem się również dokumentami. Przez jakiś czas byłem odpowiedzialny za szpital na statku. Podróżowałem na różnych statkach pasażerskich i handlowych PŻM. Bardzo miło wspomynam statek nazywający się: *Stefan Batory*. Załoga liczyła 375 osób i 700 pasażerów. Rejs na *Stefanie Batorym* odbyłem do Montrealu. Zdradzę ciekawostkę, że ta jednostka nie była takim typowym statkiem pasażerskim jak jego poprzednik *Batory*, a jeszcze przed nim *Piłsudski*. Statek *Stefan Batory* zasłynął podczas II wojny światowej, ponieważ przewoził dzieci w bezpieczne miejsce.

**- Powiedział pan, że płynął pan do Montrealu, a to oznacza, że odbywał pan rejsy także poza kontynent europejski. Gdzie pan podróżował?**

- Podróżowałem niemal po całym świecie, jednak nie dane było mi popłynąć do Chin czy Japonii. Dotarłem do Ameryki Południowej, a konkretnie do Brazylii, Argentyny czy Wenezueli, Ameryki Północnej m.in. Nowy Orlean, do Afryki, Australii i oczywiście odwiedziłem wiele państw w Europie, czyli np. Niemcy, Holandia, Anglia, Hiszpania czy Francja. Chciałbym powiedzieć, że

pływałem po wszystkich oceanach, ale nie miałem przyjemności żeglować po Oceanie Spokojnym. Aczkolwiek kiedyś były takie plany, że popłyniemy z Australii przez Pacyfik, ale w ostateczności wybrali szlak przez Ocean Indyjski.

**- Przeżył pan wiele lat na morzu, a także zobaczył sporo miejsc. Jak wspomina pan podróże?**

- W Polsce trwała komuna, więc wyjazd poza granicę kraju był czymś niezwykłym. W moich oczach ten nowy świat był taki piękny i kolorowy w przeciwieństwie do tego, który znałem. Ale to były czasy, których młodzi ludzie nie doświadczyli i oby nie musieli. Teraz świat jest otwarty dla każdego, a wtedy posiadanie książeczki żeglarskiej dawało wiele możliwości. Można było legalnie podróżować po całym świecie. Każdy rejs traktowałem jak taką męską przygodę. Zdarzało się, że podróżowałem z żoną, aczkolwiek od tamtej pory jest zdania, że nie wsiądzie do czegokolwiek, co się kołysze na wodzie. Akurat trafiliśmy na sztorm i niesmak pozostał. Morze jest piękne, ale potrafi zmrozić krew w żyłach.

**- Podróżowanie i zwiedzanie zamorskich krajów brzmi fantastycznie, jest to ogromny plus bycia marynarzem. Jednak morze bywa kapryśne i zdarzają się sztormy. Jakie niebezpieczne sytuacje przytrafiły się panu podczas rejsów?**

- Przez 20 lat żeglowania miałem wiele fantastycznych i mniej miłych sytuacji. Zdarzało się, że w trakcie podróży trafialiśmy na potężne sztormy. Fale sięgały kilkunastu metrów, statek tak niebezpiecznie się przechylał, że człowiek nawet spać nie mógł. Dodam jeszcze, że istnieje takie słowo jak *sztormowanie*, co oznacza ustawienie statku tak, aby przecinał falę dziobem. Gdy statek ustawi się bokiem do fali, to są zbyt potężne przechyły i robi się bardzo nieciekawie. Jedną z wielu takich niebezpiecznych sytuacji była podróż małym statkiem przez kanał La Manche. Rozpętała się potężna burza, rzucało nami na wszystkie strony. Wtedy nikt z nas nie spał. Kapitan wydał rozkaz, aby nie gromadzić się w jednym miejscu, ponieważ w trakcie kolizji zginęłaby większa część załogi. Pomimo tego, Anglicy pokazali nam ćwiczenia jak oni sobie radzą w trakcie sztormów. Na szczęście pojawił się helikopter wojskowy, którego na dobrą sprawę nie widzieliśmy, gdyż oślepił nas reflektorami. Ratownik zszedł do nas po linie i oznajmił, że będą nad nami czuwać. Wtedy poczuliśmy się po prostu bezpiecznie. To są momenty, w których nawet najdzielniejszy marynarz może się załamać. Morze niejednokrotnie pokazywało swoją siłę. Szalone sztormy powodowały okrutne straty. Zdarzało się, że np. dobrze przymocowana lodówka potrafiła wyrwać się i niszczyć inne sprzęty w pomieszczeniu. Kiedyś zламаłem kłapę, która trzymała śpiących marynarzy na ich miejscu spoczynku i wypadłem na podłogę. Innym problemem byli kapitanowie, ponieważ niektórzy uważali, że termin jest ważniejszy niż życie załogi. Jeden taki zarządził, że wypływamy z Kanady, choć pogoda nie była obiecująca. Zaatakował nas sztorm. Kapitan wydał rozkaz, żeby załoga wyszła na podkład i zabezpieczyła ładunek. Pierwszy oficer sprzeciwił się i nie wykonał rozkazu, co na statku było krytyczną sytuacją. W końcu słowo kapitana to świętość. Pomimo tego podróż zakończyła się szczęśliwie. Na morzu jest zasada, że jak jakiś statek wyśle SOS, to wszystkie statki z okolicy zobligowane są do udzielenia pomocy. Na Morzu Północnym radiooficer odebrał sygnał SOS od małego niemieckiego stateczku. Oczywiście popłynęliśmy im pomóc, ale niestety była nieprzyjemna pogoda, gdyż wyglądało to tak, jakby ktoś wylał ołów. Nie można było odróżnić nieba od morza. Nawigatorzy musieli opierać się wyłącznie na radarach, by dotrzeć na miejsce. Trzeba było uważać, ponieważ przyplęnęło 5 statków na pomoc. Przy takiej pogodzie było łatwo o kolizję, ale na szczęście nikt nie ucierpiał. Gdy byłem odpowiedzialny za szpital, to zdarzył się niemiły wypadek w porcie w Kpeme w Afryce. Jeden chłopak rozciął sobie głowę i trzeba było szyć. Chłopak prosił mnie o pomoc, ponieważ nie chciał iść do szpitala w Afryce. Po prostu

baliśmy się tych wszystkich zakażeń. To tylko niektóre przykłady niebezpiecznych sytuacji na morzu, podczas których poczułem na własnej skórze, jakim potężnym żywiołem jest woda.

**- Marynarze znani są ze swoich opowieści, które przytrafiły im się na statku czy dalekim lądzie. Jakie sytuacje najbardziej zapadły panu w pamięci?**

- Na statku *Stefan Batory* podróżowałem wraz z ekipą filmową *Kochaj albo rzuć*. Miałem rejs z harcerskim zespołem *Gawęda*. Gdy wróciłem do Szubina, to spotkałem się z moimi znajomymi i ktoś przyniósł gazetę *Świat młodych* dla młodzieży i dzieci. Na pierwszej stronie była informacja, że *Gawęda* podróżowała na *Stefanie Batorym* do Ameryki. Tak się złożyło, że ujęli mnie na zdjęciu wraz z zespołem. Było to ogromne wyróżnienie! Widziałem różne konstrukcje mostów, które np. schodziły pod wodę czy całkowicie unosiły się do góry, aby statek mógł przepłynąć. Kiedyś mieliśmy kolizję, gdy wpływalismy do Brunswicku. Akurat przepływaliśmy przez most, który podnosił się do góry. Wprowadzał nas pilot amerykański, ale za wszystko odpowiada kapitan. Niestety, zahaczyliśmy o most prawą kotwicą. Do dziś mam śruby z tego mostu, ponieważ one wypadały. Gdy doszło do uderzenia, to w tym czasie leżałem w swojej kajucie. Siła uderzenia była tak wielka, że aż mnie podniosło z koi. Kotwica, która była ogromna, bardzo gruba, zrobiona ze stali, wygięła się jakby była z plasteliny. W sumie to ona nas uratowała przed większą katastrofą. Przez miesiąc byliśmy w areszcie, w którym pilnowali nas żołnierze. Aczkolwiek ludzie byli bardzo mili i przynosili nam gazety do czytania. Po rozprawie zakupiliśmy nową kotwicę i popłynęliśmy do Nowego Orleanu. Kilka razy do Wenecji pływałem takim ohydny statkiem, który nazywał się *Ziemia Kielecka*. To były moje początki w żegludze. Gdy przepływaliśmy przez port, to Włosi krzyczeli jakoś dziwnie: *Ziemia Kalieka*. Idealnie określało stan tego statku. Zdarzało się, że spotykałem się ze znajomymi z Polski za granicą. Na przykład w Barcelonie spotkałem się z moim serdecznym kolegą ze studiów, bo nasze statki cumowały obok siebie. W Polsce nie mogliśmy się spotkać, ale w Hiszpanii się udało. Przechabawna sytuacja!

**- Zwiedził pan wiele państw i miast. Widział pan najpiękniejsze budowle, egzotyczną roślinność i wiele cudownych krajobrazów. Jakie miejsce wspomina pan najlepiej?**

- Muszę przyznać, że wiele momentów było pięknych i cudownych. Jednakże najwięcej emocji dawały pierwsze rejsy, ponieważ wszystko było dla mnie nowe. W mojej pamięci szczególnie zachował się wodospad Niagara. Gdzieś mam na kamerze, jak płynęliśmy tymi pięknymi śluzami obok wodospadu. Widok niesamowity! Gdy statek zatrzymywał się w porcie, to kapitan pozwalał mi zabrać grupkę ludzi, aby z bliska zobaczyli wodospad. To dopiero niesamowite przeżycie!

**- Opowiedział pan o swoich morskich podróżach, które wymagały czasu, aby dotrzeć do celu, a potem jeszcze wrócić do Polski. Ile dni trwała pana najdłuższa podróż?**

- Powiem szczerze, że krótkie rejsy były do Hamburga w Niemczech, Ruen we Francji czy Irlandii, ponieważ trwały one co najmniej dwa tygodnie. Gdy statek stał przez 3-4 dni w ojczyźnie, to ja w tym czasie jechałem do domu, aby spędzić czas z rodziną. Natomiast najdłuższy rejs trwał 132 dni, czyli jakieś 4 miesiące. Wydawało mi się, że to są moje maksymalne możliwości. Wypływaliśmy z Polski i płynęliśmy do Afryki, a potem skierowano nas do Brazylii, po załadunku znów do Afryki, następnie do Brazylii i w końcu wróciliśmy do Polski. Ten rejs był wyjątkowy, ponieważ w Polsce ogłoszono stan wojenny. Marynarze weszli do mojej kabiny i wielce przerażeni powiedzieli, że w naszej ojczyźnie jest wojna. Do Polski wróciliśmy w marcu i nie mieliśmy pojęcia o niczym. Wtedy na ponad 130 statków, tylko dwa wróciły z pełną załogą, w tym mój. Ludzie jak usłyszeli o wojnie, to wysiadali za granicą. Polskie władze były bardzo podejrzliwe, dlatego od razu po powrocie

wzięli nas na przesłuchanie. Pytali, czy nie mamy jakiegoś zadania do wykonania i dlaczego wróciliśmy. Takie to były te czasy komuny.

**- Życie marynarza jest na pewno fascynujące, pomimo niebezpieczeństw, które niesie natura. Pozwala przeżyć pięknych, wzruszających i ciekawych chwil. Dlaczego pan z tego zrezygnował?**

- Moja żona powiedziała, że pora zejść na ląd. Znalazła ogłoszenie, że robią konkurs na dyrektora Pałacu Lubostroń. Spróbowałem i zostałem kapitanem tego miejsca, tak żartem mówiąc. Gdy już przestałem żeglować, to znajomi zapraszali mnie i moją żonę do restauracji i mówili, że mam stawiać. Było takie przeświadczenie, że jak marynarz to musi być bogaty! Szczerze mówiąc już od 20 lat nie odwiedziłem Szczecina, a to był mój macierzysty port. Troszkę tęsknię za życiem marynarza i młodością. Ta tęsknota pojawia się we snach. Najczęściej śni mi się, że jestem na statku gotowym do podróży. W ostatniej chwili przed wypłynięciem z portu mówię: *chłopaki, ja nie mogę z wami płynąć, ponieważ pracuję w Pałacu w Lubostroniu*. Bardzo lubię wracać wspomnieniami do tych czasów. Kiedyś zadzwonił do mnie przyjaciel marynarz. Okazało się, że przebywał w naszej zaprzyjaźnionej knajpie, którą my nazywaliśmy *Bodega*, w porcie w Bilbao w Hiszpanii. Powiedział, że spotkał ludzi, z którymi kiedyś pływałem. Chętnie z nimi porozmawiałem i powspominałem.

**- Żegluga po oceanach czy morzach to wspomnienia. Już od 20 lat jest pan dyrektorem pałacu. Jakie plany ma pan na przyszłość?**

- Mógłbym powiedzieć, że emerytura, ale to musi jeszcze poczekać, ponieważ mam ważny cel do zrealizowania. Chciałbym, aby Pałac w Lubostroniu stał się pomnikiem historii, ponieważ w ten sposób zachowa się jako dziedzictwo narodowe. Moim zdaniem, nie możemy zapominać o historii Skórzewskich. Przecież ten pałac to najczystszy klasycyzm, jaki możemy spotkać w Polsce. To miejsce powinno być otwarte dla ludzi, aby mogli zwiedzać, odpocząć i miło spędzać czas z rodziną czy znajomymi.