

CZY TYLKO BEZTROSKA ...?

Wypadki na morzu mają tak długą historię, jak długo istnieje żegluga. I jak twierdzą żeglarze - będą tak długo występowały, jak długo ludzie będą żeglowali po morzu. Tylko że między tymi zdarzeniami często występują diametralne różnice. Są takie, kiedy żywioł jest silniejszy od najlepszych żeglarzy, ale często zdarzają się takie, że aż trudno uwierzyć w tak daleko posuniętą beztroskę ich sprawców.

Prezes PZZ Stanisław Tołowiński podczas omawiania na posiedzeniu Zarządu PZZ wypadków jakie miały miejsce w 1995 r., skwitował stwierdzeniem: „gdzie drwa rąbią, tam wióry lecą”. Pozwalam sobie mieć odmienne zdanie. Sądzę, że nie są to tylko owe sławetne wióry, ale „kładzenie głowy pod topór” spowodowane lekceważeniem elementarnych zasad.

Nie jest to nic dziwnego, ponieważ w 1993 roku ówczesny wiceprezes PZZ Romuald Czapliński usiłował bagatelizować pewną tragedię. Chodziło wówczas o śmierć 17-letniego chłopca wskutek spożycia nadmiernej ilości alkoholu na pokładzie s/y „Henryk Rutkowski”. Dokumentacja medyczna jaka trafiła z Danii budziła grozę. Biegły stwierdził, że „kadet” miał we krwi 3,35 promila alkoholu.

Nie słyszałem dotychczas, aby tego rodzaju wypadek miał miejsce w amatorskim (przyjemnościowym) żeglarstwie. Tragicznej pikanterii dodaje fakt, że miało to miejsce na flagowym żaglowcu Centralnego Ośrodka Szkolenia Polskiego Związku Żeglarskiego, podczas operacji „Zagiel”, gdy „świętowano zwycięstwo w regatach”. Polscy żeglarze z innych jachtów, którzy w duńskim porcie byli świadkami „balangi” na „Rutkowskim” twierdzą, że czegoś takiego w życiu nie widzieli. Część uczestników przyjęcia w mesie nazwała to jednoznacznie: „libacja, czarna noc”.

Izba Morska w Szczecinie określiła, że: „obraz zachowań jak i tragiczny skutek przyjęcia na jachcie w obiektywny sposób wskazują na brak dyscypliny”.

Uczestniczący w tym rejsie wiceprezes Spółki COŻ PZZ w Trzebieży Jarosław Ziółkowski aktywnie towarzyszył młodzieży pijąc whisky „z gwinta”.

Izba Morska w Szczecinie w wydanym orzeczeniu orzekła, że: „(...) do wypadku przyczynili się zawinionym, rażącym postępowaniem (m.in.) sternik jachtowy Jarosław Ziółkowski pełniący funkcję członka załogi, a nadto wiceprezes Zarządu Spółki w Centralnym Ośrodku Żeglarskim w Trzebieży.” Izba ostro wytknęła J. Ziółkowskiemu jego postępowanie. O ile mi wiadomo, nie spotkały go jednak żadne nieprzyjemności z tego tytułu.

Latem ubiegłego roku na wejściu do portu w Rowach doszło do dwóch wypadków. Ten maleńki port położony między Ustką a Łebą, do którego mogą wchodzić jednostki o zanurzeniu maksymalnym do 1,2 m i to w dobrych warunkach, w czerwcu usiłował odwiedzić s/y „WARS”, a we wrześniu s/y „POLKA” wysztrandowała na plaży. Zdarzenia te są tak niebywale, a ich okoliczności ciekawe, że warto ku przestrodze przybliżyć je innym.

S/y „WARS”

Jacht typu „OPAL III” - drewniany jol bermudzki o pow. ożaglowania 80 m², długość - 13,64 m, szerokość - 3,60 m, zanurzenie - 1,95 m, silnik pomocniczy Vetus o mocy 35 KM. Armatorem tego jachtu (zbudowanego w 1980 r.) jest Yacht Klub Polski w Warszawie.

Jacht wyszedł z Gdyni 28 czerwca o godz. 2200 kierując się do Świnoujścia. Oprócz kapitana jachtu Jana Zalińskiego (legitymującego się dwoma patentami, tj. j.kpt.ż.w. oraz kpt.m.ż.w.) załoga składała się z 4 osób. 18-letni pierwszy oficer swój patent sternika jachtowego uzyskał w 1994 r., II oficer legitymował się zaledwie patentem żeglarza jachtowego. Załogę uzupełniały dwie panie.

Przez całą drogę z Gdyni zarówno kapitan, jak i oficerowie nie przejmowali się zbyt formalną stroną nawigacji. „Nie bawiono się” w kursy kompasowe, kąty drogi, poprawki, żeglowano wg KPL kursów pilotowych. Przez 20 godzin ani razu nie określono pozycji, odnotowując jedynie trawersy mijanych latarni. Kto pełnił wachty i jak - pozostanie tajemnicą załogi. Żaden z oficerów nie zaszczylił swoim podpisem stosownych rubryk w dzienniku.

29 czerwca o godzinie 1830 jacht osiągnął trawers pławy „RO” wystawionej w odległości około 1,2 Mm na NE od portu w Rowach. Pława „RO” jest pławą systemu kardynalnego oznakowującą niebezpieczeństwo na południe od pławy, tj. mieliznę o głębokości około 4 m. „WARS” przeszedł w odległości 3-4 kabli na południe od pławy żeglując nad ławicą.

Warunki atmosferyczne były wyjątkowo korzystne, słabnący wiatr z NW o sile 3, stan morza 2 i doskonała widoczność. Zdecydowano się wejść do Rowów, o godzinie 1905 zrzucono żagle i uruchomiono silnik, jacht z szybkością 0,5 w. skierował się w stronę dąb wystawionych w odległości około 60 m od głowic falochronów, po obu stronach toru podejściowego do portu. Nikt z załogi nie zapoznał się z licznymi ostrzeżeniami zawartymi w Loci 502 dotyczącymi żegluga w rejonie Rowów.

Za pomocą radiotelefonu UKF usiłowano wywołać Bosmanat Portu w Rowach. Bez rezultatu, ponieważ zarówno Loci 502, jak i Spis Sygnałów Radiowych wyraźnie podają, że Bosmanat jest czynny w dni robocze do godziny 1500, w pozostałych okresach należy wywoływać „Słupsk-Radio”.

O godz. 1955 tj. po przejściu trawersu dąb, jacht uderzył o dno. Pomimo natychmiastowego przełączenia silnika na „całą wstecz”, fala przybojowa spycha jacht głębiej na mieliznę. Pierwszy oficer ubrany w kamizelkę ratunkową przepływa kilkanaście metrów i zakłada na wschodnią dąbę linę. Wybieranie tej liny z pokładu nie daje efektu. Jacht leży na burcie prostopadłe do falochronów. Sytuacja staje się poważna, zagraża rozbięciem kadłuba o głowicę wschodniego falochronu, do którego pozostało już nie więcej niż 3-5 metrów.

W tej sytuacji nie mając już żadnych szans na samodzielne uratowanie jachtu, o 2002 kapitan nadaje „MAY DAY” na kanale 16 UKF.

W rejonie środkowego wybrzeża „WARS” stawia na nogi kilkudziesięciu ludzi, radiostację brzegową „WITOWO-RADIO” w Jarosławcu, Ośrodek Dyspozycyjny Urzędu Morskiego w Słupsku „Słupsk-Radio”, statki ratownicze i brzegowe stacje ratownicze (BSR) w Łebie i Ustce. O godzinie 2016 z Ustki alarmowo wychodzi statek ratowniczy PRO „MONSUN”. O godz. 2025 BSR w Ustce składająca się w znacznej mierze z ochotników zgłasza gotowość do akcji, chwilę po tym szybki ponton ratowniczy z BSR Ustka wychodzi w morze.

Powiadomiony przez „Słupsk-Radio” bosman portu w Rowach Bogumił Wiśniewski przybywszy na miejsce wypadku ujrzał niecodzienny widok. Leżący na burcie „WARS” prawie całkowicie zablokował wejście do portu, którego szerokość wynosi 18 m i jest niewiele większa od blisko 14-metrowego OPALA.

Prawidłowo oceniając powagę sytuacji, bosman organizuje pomoc dla jachtu. Cumujące w porcie łodzie rybackie ROW-5 i ROW-12 z pospiesznie zebranymi załogami odchodzą od nadbrzeży kierując się do wyjścia. Nie mogą wyjść z portu, ponieważ „WARS” blokuje je skutecznie. Jedyne Bosman Portu na małej motorówce z trudem przeciskając się obok jachtu wychodzi na redę. Wraz z łodzią rybacką ROW-19, która z łowiska pospieszyla na pomoc usiłują odciągnąć jacht na głęboką wodę. Mała moc tych jednostek niweczy ich wysiłki. Założona przez bosmana i rybaków na dąbę cuma powstrzymuje jacht przed ostatecznym zdryfowaniem na odległą już tylko o 3 m głowicę falochronu. Po jej wybraniu jacht ustawił się dziobem w stronę pełnego morza.

W rozmowie z bosmanem załoga jachtu nie ukrywa, że chcieli wejść do portu i jest zdziwiona, że w Rowach jest aż tak płytko.

O 2120 na redę Rowów dociera statek ratowniczy „MONSUN”. Po kilkunastu minutach pracy ratowników „WARS” zostaje oswobodzony i na holu podąża do Ustki. Na redzie Ustki jacht rzuca hol i samodzielnie wchodzi do portu.

W Ustce po wyciągnięciu jachtu z wody Inspektor PRS stwierdził niewielkie uszkodzenia kadłuba. Nazajutrz po wypadku kapitan jachtu bagatelizuje całe zdarzenie oceniając kosztowną akcję ratowniczą „tylko jak pomoc drogową”. W rozmowach ubolewa nad ewentualną skazą na swojej „mołojeckiej sławie”. W wywiadzie w „Głosie Słupskim” stwierdził: „Morze było spokojne i dlatego podjęliśmy decyzję wejścia do Rowów.”

Po kilku dniach, załoga składając zeznanie przed oficerem portu w Ustce zmieniła całkowicie zdanie o przyczynach wypadku. Jest mowa wyłącznie o awarii sterociągów, która spowodowała dryf jachtu w stronę brzegu. Na pytania dlaczego przez 45 minut dryfu w kierunku brzegu nie rzucono kotwicy, nie próbowano sterować rumplem awaryjnym, padają mgliste odpowiedzi. W jaki sposób na redzie Ustki ster zaczął funkcjonować prawidłowo, skoro nikt go nie naprawiał, a jacht samodzielnie wszedł do portu - nie potrafiono wyjaśnić.

W uzasadnieniu orzeczenia Izby Morskiej w Gdyni wydanym 29 listopada 1995 r. czytamy: „Rozprawa wykazała, że kapitan Zaliński podjął zamiar wejścia do portu w Rowach. Nie zapoznał się jednak z locją, przez co nie wiedział, że wejście do tego płytkiego portu jachtem o zanurzeniu 1,95 m jest po prostu niemożliwe. Już samo podejście na redę wykonał w sposób nieprawidłowy, nadmiernie ryzykowny. Minął bowiem pławę „RO” prawą burtą w odl. 5 kabli, a więc przeszedł nad ławicą rowską, przed czym ostrzegwał zarówno znak szczytowy pławy, jak i informacje zawarte w locji. Nic zatem dziwnego, że kierując jacht na wejście do portu, doprowadził do jego osadzenia na mieliznie, zablokowania wejścia do portu i narażenia Yacht Klubu na poważne straty. Wypadek zawinił kapitan, który w sposób rażący naruszył zasady praktyki morskiej, gdyż nie prowadził właściwej nawigacji i nie korzystał ze wskazań locji. Szczególnie obciąża go złożenie fałszywych wyjaśnień, iż przyczyną zniszczenia jachtu na mieliznę była awaria urządzenia sterowego. Jak wykazała rozprawa, kapitan J. Zaliński wykazał szczególnie rażący brak kwalifikacji, nie tylko fachowych, żeglarskich, ale także i moralnych.”

Kapitan Zaliński przyznał w Izbie Morskiej, że popełnił błąd, ale sugerował, że spowodowała to rutyna i dobra pogoda.

Izba Morska uznała, że: „rażąco naruszył podstawowe zasady sztuki nawigacyjnej i dobrej praktyki morskiej, a także moralny nakaz przedłożenia w raporcie z wypadku prawdziwego opisu zdarzeń. Z oceny tej można było wyprowadzić wnioski, że J. Zaliński postępując w ten sposób, wykazał brak kwalifikacji niezbędnych do pełnienia funkcji kapitana.”

Orzeczono pozbawienie Jana Zalińskiego prawa prowadzenia jachtów poza morskimi wodami wewnętrznymi na okres 2 lat, w przekonaniu, że zawieszenie na taki czas posiadanych uprawnień odniesie pożądaną efekt prewencyjny, represyjny i wychowawczy.

S/y „POLKA”

Jacht typu „AGAT” - sklejkowa wersja Kings Ametysta, słup bermudzki o powierzchni ozaglowania 39 m², długość - 9,32 m, szerokość - 2,60 m, zanurzenie - 1,50 m, silnik pomocniczy Volvo-Penta MD-1 o mocy 7 kW. Właścicielem tego bardzo starannie utrzymanego jachtu (zbudowanego w 1972 r.) jest jego konstruktor Zbigniew Milewski. Jacht eksploatuje Centrum Wychowania Morskiego ZHP w Gdyni. Jacht jest dopuszczony do żegluga bałtyckiej bez ograniczeń.

Jacht opuszcza basen jachtowy w Gdyni 21 września o godz. 1800. Prowadzący go Wiesław Paluszkiwicz z Łodzi legitymuje się patentem j.st.m., określił swój staż pływania morskiego na 20 lat. Pierwszym oficerem był 22-letni st.j., który swój patent uzyskał w 1993 r. Pozostałą załogę stanowiło 4 studentów. Dla załogi „rejs” był ich pierwszym kontaktem z morzem”. Zaplanowano po 11 dniach osiągnięcie Świnoujścia odwiedzając po drodze m.in. Ystad i Sasnitz.

Jak na koniec września, warunki atmosferyczne były bardzo dobre. Początkowo był to wiatr z NW o sile 4^o B. Na drugi dzień pogoda jest jeszcze lepsza, NW słabnie do 1-2^o, aby pod wieczór przekroczyć się na W i wzrosnąć do „trójki”. Bardzo dobra widzialność, niski stan morza nie przekraczający 3^o.

Po minięciu Helu, o północy zmieniono kurs na prowadzący wzdłuż półwyspu. Według zapisów w dzienniku jachtowym jacht szedł KK - 300, a KD wynosił 299, co przy wietrze z kierunku NW (tj. 315) znaczy, że jacht idzie w stosunku do wiatru pod kątem 16 ostrzej niż najlepsze regatowe „zylety” i do tego z niezłą szybkością 5 węzłów!

O godzinie 0915 określono pozycję biorąc namiary na latarnię morską w Rozewiu - NR-134 i Dom Rybaka we Władysławowie - NR-136. Namiary te przecinają się na Mierzei Wiślanej, natomiast wpisana pozycja jest daleko na zachód od Rozewia.

Podczas drugiego dnia rejsu „POLKA” często żeglujecie wyjątkowo ostro do wiatru, o 2100 jacht idzie na żaglach prawie dokładnie pod wiatr. Przy zachodnim wietrze KK wynosi 260, a KD - 267, tj. w stosunku do wiatru 3°!!!

Mimo iż jacht halsuje gdzieś w rejonie Łeby, to pozycje wpisane do dziennika lokują jacht daleko na zachód. Raz jest to 20 Mm na NW od Jarosławca, po kilkunastu godzinach pozycja wychodzi pod Bornholmem, aby po 4 godzinach przesunąć się prawie 40 Mm na wschód, na północ od Darłowa.

Trzeci dzień rejsu również przynosi dobre wyniki w ostrej żegludze na wiatr (pod wiatr) przez 4 godziny jacht żeglujecie pod kątem 8° w stosunku do wiatru!

Okolo godziny 1100 prowadzący Wiesław Paluszkiewicz z odległości 7 Mm dokonuje identyfikacji widocznych rysów falochronów. Uznaje, że jest to port Ustka i poleca sterować bezpośrednio na falochrony. Pozostawia jacht jak to często określa: „załodze nie wyszkolonej na morzu” i sam schodzi do środka „w celu uzupełnienia papierów”. To uzupełnianie trwa aż 1,5 godziny.

W tym czasie warunki w rejonie Rowów są korzystne, wiatr z SW o sile 3°, stan morza 2, widzialność 6-7 Mm.

Po wyjściu na pokład prowadzący przejął osobiście ster i polecił zrzucić żagle. Radiotelefonem UKF wywołuje Ustkę i zgłasza zamiar wejścia do portu. Od momentu wyjścia na pokład nie obserwuje łądu. Dopiero po zakończeniu klarowania żagli, kiedy jacht znajdował się w odległości 150 m od dalb wystawionych 60 m przed główkami portu w Rowach stwierdza pomyłkę.

Pomimo natychmiastowej reakcji polegającej na przestawieniu silnika na pracę „cała wstecz”, „POLKA” idąca z wiatrem i falą wchodzi między dalby. Jacht usiłuje położyć się na kurs w stronę morza. Mimo pracy silnika „cała naprzód”, przybój spycha jacht na brzeg. Kil jachtu łapie dno i kolejne fale przerzucają go nad rewami. Gorączkowe próby przebalastowania, aby zmniejszyć zanurzenie i praca silnika „cała naprzód” nie dają żadnych efektów.

W tej sytuacji prowadzący oceniając realnie sytuację poleca rzucić kotwicę, założyć pasy ratunkowe i zamknąć luki, aby nie dopuścić do zalania.

Jacht osiąga 50 m od plaży, w odległości 30 m od wschodniego falochronu. Po stwierdzeniu, że głębokość wynosi 80 cm, załoga ewakuuje się na plażę asekurując się liną. O godzinie 1255 jacht rozpoczyna wzywanie pomocy. Na redę Rowów dociera „MONSUN” i BSR z Ustki. Po podaniu holu i założeniu opaski jacht zostaje ściągnięty na głęboką wodę. Na jachcie pozostaje prowadzący. Na holu „POLKA” podąża na redę Ustki, skąd samodzielnie wchodzi do portu. Załoga samochodem dociera na jacht w porcie.

Inspektor PRS przeprowadzając w Ustce przegląd poawaryjny stwierdził uszkodzenie na łączeniu skegu steru z poszyciem kadłuba.

W przeciwieństwie do załogi „WARSA”, zarówno prowadzący, jak i załoga podaje w Kapitanacie Portu Ustka prawdziwe okoliczności wypadku. Wiesław Paluszkiewicz nie ukrywa swojej winy za wypadek i przyznaje się do błędów. Jednak jedna z wypowiedzi W. Paluszkiewicza wprowadziła w osłupienie wszystkich, którzy się z tym wypadkiem zetknęli. Mianowicie w Kapitanacie Portu Ustka prowadzącemu zadano pytanie: „Czy zainteresowany wchodził już kiedyś do portu Ustka, czy przestudiowano warunki wejścia do portu i wygląd główek portu?” Wiesław Paluszkiewicz odpowiedział: „Wygląd portu i wejściowych główek znany był mi z wielokrotnych wejść o różnych porach dnia i różnej pogodzie.”

Po zapoznaniu się z materiałami tego wypadku nasuwają się pewne pytania.

1. Dlaczego, jak to często podkreśla Wiesław Paluszkiewicz, mając „świeżą” załogę, bez żadnego doświadczenia i słabo wyszkoloną, podejmuje decyzję wyjścia na noc w morze? Można było przecież spędzić noc w Gdyni, wypocząć i rano wyjść w morze. Zarówno prowadzący, jak i załoga mieliby przed sobą cały dzień na poznanie jachtu, jego osprzętu, nauczenie się poruszania po kołyszącym się pokładzie, oswajenie się z morzem. Po stwierdzeniu poziomu wiedzy i umiejętności załogi, występowaniu choroby morskiej, można było bez problemów wejść na Hel lub do Władysławowa, spędzić spokojnie kolejną noc na cumach. Nie było żadnych istotnych powodów, aby od razu „dać załodze w kość”. W końcowym rezultacie obróciło się to przeciwko prowadzącemu, przemęczony trwającym blisko dwie doby czuwaniem i pracą doprowadzili się do stanu wyczerpania, które miało istotny wpływ na jego zdolność do kierowania jachtem.

2. Prowadzący „POLKE” Paluszkiewicz skarżył się na słabe wyposażenie jachtu. Jest takie przysłowie: „Tak krawiec kraje, jak mu materii staje.” Odpowiedzialny kapitan, świadomy stanu jachtu, jego wyposażenia i załogi z góry zakłada, że będzie żeglował w miarę posiadanych sił i środków. Skarżąc się na słabą lornetkę, złe sterowanie załogi, kompas, zadawała się tylko pobieżną obserwacją łądu z odległości 7 Mm i schodzi z pokładu na 1,5 godziny w celu porządkowania papierów. Nie zadaje sobie trudu, aby otworzyć Locję 502, gdzie na str. 132. zamieszczono zdjęcia wejść do obu portów. Już na pierwszy rzut oka widać różnice. Również opisy wybrzeża, charakterystycznych punktów i znaków są istotne przy identyfikowaniu brzegu. Kiedy wychodzi na pokład, do brzegu jest jeszcze około 1,5 Mm, ale rozpoznaniem portu i bezpośrednim podejściem do portu zajął się dopiero wtedy, gdy do główek pozostało 150, może 200 m. Zdecydowanie za późno. A przecież regułą jest stała obserwacja wejścia do portu, układu fal w główkach, określenie poprawki na dryf, aby nie dać się zepchnąć, wystawionych siatek rybackich, czy wreszcie aby zobaczyć czy ktoś nie wychodzi z portu.

3. Jak twierdzi W. Paluszkiewicz - sam prowadził całą nawigację. Mając wątpliwości do pozycji jachtu należało przeanalizować nakresy na mapie, zapisy w dzienniku. Wówczas nie doszłoby do tak bzdurnych i kompromitujących zapisów o żeglowaniu pod kątem 3° w stosunku do wiatru. Namiary na Rozewie i Dom Rybaka to czysta poezja. Takich „kwiatków” w dzienniku jachtu jest mnóstwo. Na podstawie zapisów można nabrać wątpliwości, czy j.s.m. Wiesław Paluszkiewicz zna elementarne podstawy nawigacji, bo liczne błędy trudno nazwać tylko niestarannością.

Moim skromnym zdaniem, zarówno s/y „POLKA”, jak i załoga miała w tej całej historii niebywałe szczęście, że wszystko tak dobrze się skończyło.

Na marginesie obu wypadków („WARSA” i „POLKI”), które przebiegały w nie najgorszych warunkach atmosferycznych widać wyraźnie jak mało skuteczny bywa silnik w takich sytuacjach, w co mocno zawierzyli obaj prowadzący jachty.

Powód tego jest prosty, ale często żeglarze o tym nie wiedzą. Śruba jachtu żaglowego ze względów konstrukcyjnych z reguły zamontowana jest bardzo blisko powierzchni wody, tuż pod linią wodną jachtu. Przy przechyle na burtę w wyniku przesunięcia środka wyporu kadłuba odległość do powierzchni wody ulega zmniejszeniu. Część śruby wychodzi z wody, ponadto śruba pracuje w wodzie o mniejszej „gęstości”, w której znajduje się dużo pęcherzyków powietrza (rysunki A i B). Jeżeli przechył na burtę połączymy jeszcze z kołysaniem wzdłużnym kadłuba na fali powodującym „wyskakiwanie” śruby z wody (rys. C), okazuje się, że sprawność napędu mechanicznego może ulec zmniejszeniu aż o 70 %. Na spadek sprawności napędu mechanicznego mają wpływ zafalowanie morza, rozmiary jachtu oraz zamocowanie śruby w stosunku do lustra wody. W ostateczności może dojść do sytuacji, że jacht mimo pracy silnika dużej mocy będzie się kołysał posuwając się do przodu ze śladową szybkością.

Od kilku już lat szereg polskich jachtów prowadzonych przez sterników jachtowych czy morskich żeglujecie po różnych morzach całkiem bezpiecznie. Żeglują bezpiecznie dlatego, że ich prowadzący kierują się nie tylko formalną wiedzą podręcznikową, ale rozważą i sumiennym podejściem w spełnianiu wszystkich wymogów jakie niesie żegluga. Okazuje się, że sam patent, a czasami nawet dwa najwyższe kapitańskie nie wystarczają.

Oba wymienione jachty były obsadzone zgodnie z wymogami. Kapitanowie jachtów legitymowali się wysokimi stopniami i doświadczeniem. Dlaczego zatem doszło do tych wypadków?

Za komentarz niech posłuży cytat z „Okrutnego morza” Nichołasa Monsarrat: „Na morzu wiele da się zrobić ze zdrowym rozsądkiem, lecz bez niego - diabelnie mało.”

Przez długie jeszcze lata w Rowach i Ustce będzie się wspominać „fachowe” kwalifikacje jachtmenów.

