

„Ach, ta straszna baba...”

kpt. Teresa Remiszewska - Damsz

Miała urodę gwiazdy filmowej, ale język i rękę twarde. Podziwiano ją za umiejętności żeglarskie, perfekcjonizm i wiarę w morze. Po pierwszym samotnym rejsie bałtyckim w 1970r. otrzymała przydomek Pierwszej Damy Bałtyku. Kiedy decydowała się na samotny rejs przez Atlantyk, wiedziała, że nie siła decyduje na morzu, a mózg – wiedza i doświadczenie. Bo jeśli przy średnim wietrze 3-4°B, na szocie foka zawieszono jest 20 ton, to przecież żadna siła - ani mężczyzny, ani kobiety tego nie uciągnie. 20 lat po udziale Teresy w transatlantyckich regatach wystartowała w nich Joanna Pajkowska, by potem wyruszyć w rejs dookoła świata.

Mamę wspomina córka Danuta.

Na IV Transatlantyckie Regaty Samotników OSTAR '72 r. stawili się najwięksi: Chichester, Colas, Hornett i inni. Po raz pierwszy wśród uczestników byli żeglarze z krajów socjalistycznych: trzech Polaków i Czech. Na mecie w Newport oprócz kpt. Krzysztofa Baranowskiego na *POLONEZIE*, kpt. Zbigniewa Puchalskiego na *MIRANDZIE*, znalazła się również kpt. Teresa Remiszewska na *KOMODORZE* - pierwsza Polka i czwarta kobieta na świecie, która samotnie przełynęła Atlantyk... Teresa Remiszewska - kobieta, która tak jak Teliga otworzyła kolejne drzwi dla polskiego żeglarstwa i samotnych żeglarek.

Miała wtedy za sobą już prawie 20-letnią drogę po morzach, którą zaczęła jako urodziwa nastolatka, wpychająca się za siostrą do pracy przy jachtach i do załóg wypływających w rejsy na zatokę. Pierwszy rejs, zaraz po wojnie, na zdezelowanym niemieckim wraku dobrze zapamiętała, bo zaraz po wypłynięciu zerwał się ster, a kapitan wrócił do basenu jachtowego w wielkim stylu – na żaglach. A wejście było wtedy wąską, najeżoną drutami zbrojeniowymi dziurą w falochronie, ponieważ w główkach portu leżał wrak. Było to mocne przeżycie... Tak, jak pierwszy samodzielny kapitański rejs, kiedy w czasie sztormu walnęła pięścią w zęby potężnego załoganta - w stresie postanowił wysiąść z jachtu, zwalając go do zejściówki.

W czasie ponad dziesięciu lat kapitanowania zdobyła także opinię „strasznej baby”, najczęściej u tych, którzy z nią nie pływali. Natomiast załoganci wiedzieli, że jest konsekwentna, wymagająca i sprawiedliwa. Tym, którzy u kpt. Remiszewskiej pokonywali stopnie żeglarskiej kariery, proponowała tylko dwie oceny: umie i nadaje się albo nie. I żadna interwencja nie skutkowałą. Uważała, że morze jest żywiołem tak wymagającym, że tylko tym, którzy mają dla niego respekt, pozwala koegzystować i czuć się na nim szczęśliwym - tak jak była ona.

Dyplom kapitański robiła „z Krakowa”, borykając się z małymi dziećmi i kłopotami finansowymi, ale kiedy w latach sześćdziesiątych wróciła na Wybrzeże i morze stało się codziennością, zaczęła marzyć o wielkim rejsie. Okazało się, że jest szansa udziału w wielkim wyścigu samotników. Teresa Remiszewska została zaproponowana do regat samotnych żeglarzy przez armatora *EUROSA* - bydgoską „Brdę”; kandydaturę przyjął Polski Związek Żeglarski, a za zgodą ministra obrony narodowej dowódca Marynarki Wojennej przekazał jej *KOMODORA* - jacht typu Opal, którego armatorem był gdyński Jachtklub Marynarki Wojennej „Kotwica”. Można by sądzić, że spełniły się marzenia, ale dopiero zaczęły się progi i bariery. Klub nie był szczęśliwy, ale wykonano rozkaz, dygnitarze dawali się przekonać ładnej kobiecie co do decyzji finansowych, ale życie pokazało, jak daleko było do rzeczywistych pieniędzy. Teresa, z natury swej ufna w słowo, na nowo uczyła się życia. Do tej nauki dołączyć musiało bolesne doświadczenie zawiści ze strony niektórych kolegów żeglarzy i ciężar spadł z niej dopiero, kiedy wypłynęła. Tylko że wtedy pojawiły się inne, dużo poważniejsze problemy.

Na starcie regat w Plymouth stanęła dzień później niż inni – po zabiegu operacyjnym w szpitalu. Seryjny Opal został poddany przeróbkom, ale w sposób, jaki jeszcze dzisiaj ocenia się jako

skandaliczny, chociaż trudno powiedzieć, czy był to wynik ówczesnego stylu pracy Gdańskiej Stoczni Jachtowej, czy były to sprawy zamierzone. Ten jacht nie miał więc żadnych szans w regatach i z góry było wiadomo, że udział wcale nie będzie walką z morzem, tylko z problemami technicznymi: popsuta prądnicą, log, samoster, pęknięty maszt, radio o zasięgu 50 Mm. Uważała, że fakt, iż przepłynęła Atlantyk w ciągu 57 dni, 3 godzin i 18 minut i tę walkę z jachtem wygrała, to jej osobisty sukces. I tak przyjmowano ją w Ameryce. Kiedy Amerykanie zobaczyli stan jachtu, więcej pisali o niej, niż o zwycięzcach, i jak na ironię była to antyreklama, a ona płynęła przecież, żeby nieść chwałę polskiej stoczni. Po powrocie miano do niej o to pretensje i nikt nie wierzył, że wchodziła przez dziurę do stoczni, aby sprawdzić stan robót na swoim jachcie. Mogła się również skarżyć lub donosić, ale jednego nie uważała za skuteczne, a drugiego nie uznawała. Problemy techniczne były na tyle poważne, że mogła się również wycofać, ale wyobrażała sobie zdania na temat „typowej baby”, co się nie wiadomo na co porwała. Czuła się też lojalna wobec tych, którzy wsparli rejs, a przecież w kolejce do następnych czekali koledzy żeglarze.

Była jeszcze jedna, najważniejsza sprawa, cicha zgoda na popłynięcie dalej, na rejs dookoła świata. Nie pozwalał jednak na to stan techniczny jachtu. Chociaż miała zaopatrzenie na dalszą drogę, remontu wymagały: instalacja elektryczna i takielunek. Potrzebnych było 3 tysiące dolarów. Nie umiała „żebrac” w Ameryce. Władze żeglarskie i wojewódzkie namawiały do powrotu, obiecując budowę specjalnego jachtu. Wróciła, by kilka lat walczyć o ten rejs. Po trzech latach miała decyzję, gotowe plany konstrukcyjne i pieniądze - 70 tysięcy złotych dewizowych. Wyjechała wtedy na parę tygodni do USA, a kiedy wróciła - w rejs dookoła świata wybierała się Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, na innym jachcie i z inną koncepcją rejsu. To były jedne z najgorszych dni w życiu, nie tylko dlatego, że okazała się naiwna, ale że o takiej sytuacji zdecydowała zwykła nieprawość ludzka, wobec której jest się bezradnym. Ale przecież morze nie miało z tym nic wspólnego. Żeglowała więc dalej, dowodząc, między innymi, *ZEWEM MORZA*. A poza tym w Ameryce zdobyta nie tylko popularność, ale znalazła miłość i wspianiałego partnera.

Rok osiemdziesiąty i wybuch „Solidarności” postawił Teresę Remiszewską wśród ludzi, którzy poczuli wolność na lądzie. Władze stanu wojennego uznały ją za osobę, która postanowiła obalić ustrój, więc zapewniły jej kilkumiesięczny pobyt w więzieniu. Interweniowali znani ludzie ze świata, poręczyli koledzy. Był to, oprócz końca pracy dziennikarskiej w miesięczniku „Żagle”, także koniec żeglowania. Ale nie miało to wtedy większego znaczenia, bo stanęła w obliczu choroby i śmierci ukochanego męża. A potem jej serce i życie toczyły się już w innym rytmie. Pytana czy marzy jeszcze o jakimś rejsie choćby z rodziną - żeglowali: syn, córka i wnuki, odpowiadała, że nie, bo nikt by jej na jachcie nie słuchał. Nie wyobrażała sobie tylko życia bez codziennego spaceru wzdłuż gdyńskiej plaży do Brzeźna czy Orłowa. Myślała wtedy o tym, jak ludzie, mimo wieku i złego samopoczucia, uparczywie trzymają się życia, co umożliwia dzisiaj postęp technologii, który zmienił także współczesne żeglarstwo. A przecież wystarczy dobry kadłub, ster, porządne żagle, dobry kompas, ewentualnie prymus i to już wszystko, co potrzebne jest na morzu.

Na wieczną wachtę odeszła 2 marca 2002 r.

KOMODOR – po regatach *OSTAR’72* jeszcze parę lat należał do JKMW „Kotwica”. Później został sprzedany osobie prywatnej. W latach 80. pod nazwą *MATYLDA*, widywano go w Australii i na wyspach Oceanu Indyjskiego.

W 2019 r. wyszło najnowsze wydanie książki Teresy Remiszewskiej o samotnych regatach pt. „Z goryczy soli moja radość”.