

Jacek Pałkiewicz
redakcja@polskatimes.pl



Podróże

Autor pływał na szkolnych żaglowcach różnych bander. Opowiada, dlaczego przyszli oficerowie marynarki powinni odbyć praktykę na statkach z dawnej epoki.

Statek żaglowy, tryumfalny wyraz ludzkiego geniuszu na morzu, wcielenie najdoskonalszej estetyki, zapewnia większą przygodę niż odrzutowy samolot. I nie ma na świecie bardziej ekspresyjnych komend niż: „przebrasować grotmbramsell, zwinąć górny marsell, poluzować fokstensztaksell”. Architektura złożona z lin konopnych i płótna bawełnianego jest najbardziej elegancką architekturą jaką można podziwiać w naszej industrialnej epoce. Takimi słowami Vittorio G. Rossi, współczesny włoski Joseph Conrad, rozpoczął przedmowę do wydanej we Włoszech mojej książki o wielkich żaglowcach szkolnych w czynnej służbie.

Przywołują one często na myśl chwalebny epokę połowy XIX wieku, w której smukłe, o harmonijnych kształtach, zwieńczone piramidą żagli klipry, osiągające rekordowe prędkości kilkunastu węzłów, uczestniczyły w prawdziwych wyścigach z Orientu do Europy wioząc cenny ładunek herbaty. W owych czasach, kiedy lokomotywa była nowością, te statki robiły takie same wrażenie, jak w czasach dzisiejszych loty kosmiczne. Nie wytrzymały one konkurencji z napędem mechanicznym, który pojawił się na początku ub. stulecia. Jednym z ostatnich armatorów, którzy stawiali na żaglowce w przewozach towarowych był Szwed Gustav Erikson, który odkupiwszy za bezcen kilka jednostek, próbował rywalizować niskimi kosztami eksploatacji. Ale i on w 1939 roku zrezygnował. Po II wojnie światowej zanośli się już na całkowity zmierzch epoki statków, których utrzymanie okazało się nie rentowne.

Niektóre kraje nie bacząc na wysokie koszty utrzymania, postanowiły jednak przerobić je na statki szkolne, gdzie młodzi ludzie mogliby zdobywać bezcenne doświadczenie. Ale nieoczekiwanie nadeszły trudne chwile. W 1957 roku zatonął w sztormie na Atlantyku czteromasztowy bark „Pamir” z kwiatem kadetów niemieckiej marynarki handlowej. Zwodowany 52 lata wcześniej, w 1949 roku jako ostatni wielki żaglowiec bez silnika, opłynął Przylądek Horn i też jako

ostatni, kontynuował po II wojnie światowej żeglugę towarową. Przejęty przez konsorcjum armatorów niemieckich, został przemieniony na statek szkolny. W swój końcowy rejs „Pamir” wypłynął z Buenos Aires do Europy wioząc w ładowniach i zbiornikach balastowych ponad 3000 ton jęczmienia. Wśród 86 członków załogi było 52 kursantów. 600 mil od Azorów, żaglowiec trafił na huragan Carrie. W wyniku gwałtownego uderzenia wiatru, źle zamocowany ładunek przemieścił się powodując najpierw przechył, a potem przewrócenie się statku do góry dnem. Zatonął pół godziny później. Rozpoczęła się największa akcja ratunkowa w dotychczasowej historii żeglugi, w której wzięły udział dziesiątki statków oraz 11 samolotów. W dwa dni po katastrofie natrafiono na zalaną szalupę, z której uratowano pięciu półżywych ludzi. Była to jedna z najdramatyczniejszych katastrof morskich, która wstrząsnęła całym światem i wywołała przerażenie w Niemczech, przeżywających właśnie pierwsze lata cudu gospodarczego.

Sytuację pogorszyła pamięć innego niemieckiego barku szkolnego „Admirał Karpfanger”, który w 1938 roku załadował w Australii ponad 42 tysiące worków pszenicy i wypłynął w drogę wokół Hornu do Anglii. Jeszcze przed przejściem przylądka Horn, radiooficer donosił, że na statku wszystko jest w porządku i że 68-osobowa załoga czuje się dobrze. Była to ostatnia wiadomość ze statku, o którym potem zaginął wszelki ślad. Dziesięć lat wcześniej tragedia dotknęła także flotę duńską. Z Buenos Aires wypłynął w kierunku Australii pięciomasztowy „Kobenhavn”, największy wówczas żaglowiec świata, o pojemności 4.000 BRT i długości kadłuba ponad 112 metrów. Jeszcze tydzień później jego radiooperator rozmawiał z załogami kilku parowców. Od tamtej pory ślad po statku zaginął. Do dziś nie wiadomo, co się stało z duńskim barkiem, na którego pokładzie było 15 członków stałej załogi oraz 45 kursantów.

Trudno się dziwić, że rozpełtała się burza na temat sensu przysposobienia do fachu marynarskiego na archaicznych jednostkach, kiedy u schyłku drugiego milenium dominuje wszechobecna technologia. Wstrząśnięci niemieccy armatorzy zrezygnowali ze szkolenia kadetów pod żaglami. Zanośli się na to, że załoga „Pamira” zakończy epokę wielkich żaglowców, ale napędzane siłą wiatru statki wygrały batalię o przetrwanie. Wiele flot uważało, że wykształcenie oficera nie polega wyłącznie na nauczaniu go kierowania statkiem. Ale także,

Jacek Pałkiewicz: Ostatnie piramidy białych żagli



Złot żaglowców połączony z regatami oraz imprezami okolicznościowymi

a może przede wszystkim na zahartowaniu do wykonywania męskiego zawodu w specyficznych warunkach, w codziennym zawiłym labiryncie mielizn, wysp i skał, w mglistą lub szkwalistą pogodę. Tylko w ten sposób nowicjusz może stać się prawdziwym wilkiem morskim.

Obecnie w handlowych i wojennych flotach świata służy ponad 40 wielkich żaglowców szkolnych, Tall Ship, jak nazywają Brytyjczycy te statki. W ostatnich latach zainteresowanie nimi zwiększyło się jeszcze bardziej, wodowano

Zanośli się na to, że załoga „Pamira” zakończy epokę wielkich żaglowców, ale te statki wygrały batalię o przetrwanie

nowe statki w Brazylii, Peru, Indonezji, Japonii i w Polsce, która jakoś nie potrafi pochwalić się, że posiada stocznice, gdzie się zwodowano największą ilość takich jednostek. Pięć statków klasy „Dar Młodzieży” powędrowało do Rosji, a ostatnio rodzima produkcja wzbogaciła floty wojenne Wietnamu i Algierii.

Kształtowanie charakteru

Technika robi ogromne postępy, ale morze wciąż jest takie same i siły natury nie poddały się człowiekowi. Płynący w dziewiczym rejsie przez Atlantyk, po zderzeniu z górą lodową, w ciągu kilku godzin poszedł na dno, rzekomo niezatapialny „Titanic”, a z nim 1500 ludzi. W 1956 roku liniowiec „Andrea Doria” i „Sztokholm”, pomimo najlepszych radarów, uległy kolizji we mgle. To była katastrofa, która nie miała prawa się zdarzyć. Obie załogi widziały się na radarach i miały

wszelkie możliwości uniknięcia zderzenia. Niestety wskutek błędnych decyzji oba statki zderzyły się, w konsekwencji Andrea Doria zatonęła. Dno oceanu jest wyjątkowym cmentarzyskiem.

Współczesny statek handlowy z nowoczesnym wyposażeniem nawigacyjnym, różnorodnym sprzętem elektronicznym i ze swoimi potężnymi maszynami, jest w stanie wyeliminować wiele groźnych dla człowieka czynników. Jednak zdarza się, że czasami technika rozczarowuje, a na morzu niebezpieczeństw jest moc: płychny, prądy, mgły, rafy koralowe, bywają uszkodzone pompy żezowe. Statki toną cały czas, tak z powodu błędów ludzkiego czy trudnych warunków atmosferycznych. I co wtedy? Dezorganizacja, strach, tragedia.

Morze, samo w sobie, nie ma nic z romantyki. Jest bezwzględne i ten aspekt młodzi ludzie poznają od pierwszej

chwili. Mierząc się ze sobą samym, przyzwyczajają się do nieobliczalnego żywiołu, uczą się go pokonywać, jednocześnie doznając przed nim respektu. Żegluga to ciężka, nieznająca przerw, najeżona tarapatami, praca. Na żaglowcu wszystko uzależnione jest od wiatru, siły mięśni, pracy zespołowej, ale i pojedynczego osobnika, jego zmęczenia i słabości. Taki rejs wypełniony jest potem, zimmem, strachem i odciskami na dłoniach.

Na takim statku czas zatrzymał się w miejscu. Tak, jak przed wiekami, wymagany jest ten sam wysiłek, trwa ta sama walka z siłami przyrody i z własnymi słabościami. Dzień zaczyna się od szorowania pokładu do białości, łatanie żagli, aż do chwili, kiedy okrętowy dzwon wywoła na kolejną czterogodzinną wachtę. O każdej porze dnia i nocy załoga musi być gotowa

do alarmu. Każda zmiana kursu to ogrom pracy przy żaglach, kilometrach szotów, fałów, halsów czy brasów. Dzień w dzień ten sam rytm prac, ten sam rygor i dyscyplina. Młodzi żeglarze uczą się nie tylko rzemiosła, ale i dyscypliny, odwagi, koleżeńskości, a także pokory wobec niebezpiecznego morza. Nie bez kozery mówi się, że dobrych marynarzy formują burzliwe oceany. „Chłopiec wypływający pod żaglami na morze, wraca mężczyzną”, wspominał swego czasu amerykański admirał John Bergen. Znam to z autopsji, pływając na japońskim „Nippon Maru”, duńskim „Danmarku”, argentyńskim „Libertadzie”, czy rosyjskim „Siedowie”, największym żaglowcu szkolnym świata. Zgromadzone doświadczenia zawarłem we wspomnianej już książce.

Na wyniosłym duńskim rejoncu „Danmark”, po wyjściu z portu oficerowie z trudem radzili sobie z młodym marynarskim narybkiem. Okazało się, że po kilku tygodniach wyrósł zdyscyplinowany i zgrany kolektyw. Nie zapomnę chuderlawego, z dziecinną buzią Kaata, który początkowo pozostawał w tyle za roślejnymi i silniejszymi fizycznie kolegami. Wydawało się, że nie podoła czteromiesięcznej próbie. Zadziwił wszystkich, okazał się jednym z najlepszych, stał się krzepkim, pewnym siebie, odważnym młodzieńcem, nie mówiąc, że był najzwinniejszym na wantach.

Na wysokości Azorów trafił na posępny sztorm. Rozpętało się piekło, w czarną, rozdartą błyskawicami noc ściany wody z hukami zwały się na pokład, wycie wiatru i huk fal zagłuszały wszelkie rozkazy. Koniecznym było zwinięcie ostatnich żagli. Już samo utrzymanie się na rei zawieszonych na wysokości piątego czy ósmego piętra, kiedy maszty zataczają po niebie esyfioresy i chcą zrzucić wszystkich do wody, jest niebagatelna sztuką, wymagającą dużej odwagi, a co mówić o zmaganiach w takich warunkach. Rozgrywała się ekstremalna walka. „Erik...Erik.. pomóż!” wołał zawieszony między niebem i rozszalałym morzem, balansując podczas silnego kołysania statku, jeden z kursantów. Z największym trudem balansując na „miękkich nogach” na wyprężonej linie, zwanej „chodnikiem”, zbierał targane wiatrem, ważące kilka kwintali nasiąknięte wodą bawełniane, sztywne płótno, zrywające paznokcie u rąk. Układając krnąbrny żagiel w fałdy przyciskał go brzuchem, po czym starał się wiązać do rei. Kilka razy już go poskromił, ale w ostatniej chwili wyrwał się jemu z rąk. Stojący o kilka kroków od niego kolega, świadom, że w każdej sekun-



Nieokiełznany żywioł przyłodka Horn

dzie chłosczący wściekle po twarzy wiatr może go oderwać od rei, właśnie już ujarzmił grabieżcami z zimna rękami żagiel. Bez zastanowienia, narazając własne życie, pośpieszył solidarnie z pomocą. I to było jego zwycięstwo. Czy nad oceanem, nad huraganem? Nie. Nad czymś więcej. To było zwycięstwo nad samym sobą! Wspaniały przykład twardego ducha ludzi morza.

Albo weźmy czterech sterników, którzy za pomocą dwóch olbrzymich kół sterowych, trudzą się aby utrzymać statek na kursie, podczas gdy on przetacza się z burty na burtę, pienista kipiela przelewa się przez pokład, a lodowate bryzgi nieustannie zalewają oczy, w głowie wiruje i żółdek ucieka do gardła. Dociera do nich nowe polecenie: „Kurs 240!” Z trudem utrzymują się na nogach, a na dodatek róża wiatrów tańczy przed oczami, ale sternicy powtarzają: „Tak jest, kurs 240”. Bo inaczej być nie może. Groźne góry wody, mdłości, życie lub śmierć? To się nie liczy. Ważne jest „Kurs 240”. Morze wymaga, by komenda została wykonana dokładnie i fachowo, obojętnie jakim kosztem. Bo każdy błąd trzeba potem naprawiać, a niektórych naprawić nie można.

Młodzi ludzie ukrepili najbardziej cenną na statku wartość - niezłomny charakter: hart ducha, odpowiedzialność, wiarygodność i umiejętność działania w zespole, czy solidarność ludzi pracujących dla wspólnego celu. Odkryli, że są w stanie przesuwać bariery własnych ograniczeń i udowodnili, że zawsze można na nich liczyć.

Anerigo Vespuccio

Z sentymentem zachowuję w pamięci podróż na włoskim „Amerigo Vespucci”, przypominającym XIX wieczną fregatę z tradycyjnym ożaglowa-

niem, omasztowaniem i takielunkiem, z eleganckim złotocynym galionem dumnie głoszącym sławę florenckiego żeglarsza. Panująca na nim niepowtarzalna atmosfera sprawia to, że żaden rejonowy statek świata nie budził takiego zachwytu i nie mógł równać się z nim pod względem atrakcyjności i fascynującego piękna. Pomimo swoich ponad 70 lat był doskonale zadbane. Tekowy pokład lśnił czystością, błyszczały wypolerowane mosiężne elementy, a okrętowy dzwon świecił niczym złoto. Angolicy nazywają to „ship shape”, okrętowym fasonem, czyli

wzorowym ładem i porządkiem. O tak pedantyczną pielęgnację dbało nie tyle 350 osobowa stała załoga, co 140 kadetów Akademii marynarki wojennej w Liworno, którzy w każdym porcie przyciągają uwagę doskonale skrojonymi i odprasowanymi mundurami, w białych czapkach i rękawiczkach, z kordzikami u pasa.

O zachodzie słońca na „Amerigo Vespucci” wszyscy wolni od służby zbierają się na rufie do ceremonii opuszczenia bandery, która służyła wolno w trakcie odmawiania modlitwy marynarza. Po jej zakończeniu czekają ćwiczenia

z sekstantem. Ktoś zapyta, a po co, skoro istnieje nawigacja satelitarna? A po to, aby nie zgubić się na oceanie kiedy zawiedzie elektronika. Dlatego trzeba opanować trudną sztukę astronawigacji z jej skomplikowanymi rachunkami algebraicznymi, logarytmami i sinusami.

Kiedy zmęczenie osiąga punkt szczytowy i zmoczony do ostatniej nitki bryzgami fal, kursant zasypia na stojąco, niespodzianie budzi go z letargu nowa dyspozycja: „Wszyscy na pokład! Do zwrotu przez sztag!” Powiał przeciwny wiatr i statek musi lawirować. Należy wykonać niezliczoną ilość, skomplikowanych dla szczerą lądowego czynności manewrowych przy 23 żaglach, używając do tego kilku kilometrów ciężkich lin. Przy słabym wietrze zwrot ten może zabrać nieraz i pół godziny i nie zawsze statek chce przejść linię wiatru. Wtedy trzeba uciekać się do wykonania długiego w czasie, niezbyt zgrabnego, chociaż zapewniającego dla obserwatora z zewnątrz imponujący widok, zwrotu przez rufę.

Dzień w dzień, ten sam precyzyjny rytm wytężonych prac, ten sam rygor i dyscyplina, co zresztą jest założone w planie podróży morskiej. Nie bez racji czuwający nad porządkiem i z życiem statku przez całą dobę, bosmani, przypominają XIX wieczny tzw. „katechizm filadelfijski”: „sześć dni będziesz pracować w pocie czoła, a siódmego bę-

dziesz szorował pokład i skrobał łańcuchy”. To oni dbają zresztą o to, aby kadeci nie próżnowali. Od jednego z nich słyszałem kiedyś, że kiedyś statki były drewniane, a ludzie z żelaza i że dziś jest odwrotnie. Dlatego należy „wstrząsnąć” słabeuszami. Nie jeden tego tempa nie wytrzyma, niektórzy przyznają, że z trudem dobiegną do końca szkolnej podróży. Na szkolnych żaglowcach marynarki wojennej zwykle wojskowa dyscyplina jest bardziej zaakcentowana niż we flocie handlowej. Tam, w ostatnich czasach „pierwsi po Bogu” stali się bardziej poprawni politycznie, uważając, że w długotrwałej rozłące z lądem i bliskimi, młodzi ludzie zbyt szybko się stresują.

Ważnym rozdziałem w historii żeglugi był swego czasu przyłodek Horn, wystające pionowo, ponure i ciemne skały, kluczowy punkt trasy ostatnich wielkich żaglowców handlowych. Prawdziwy koszmarny, postrach marynarzy, którzy musieli walczyć z potwornymi falami, śnieżnymi zamieciami, górami lodowymi i zdradliwymi prądami. Ci, którzy go opłynęli, stanowili wyróżniającą się elitę w swoim rzemiosle. Kroniki mówią, że na akwenie, gdzie w ciągu roku jest ponad 40 procent dni sztormowych, zatone blisko dwa tysiące statków i jeszcze więcej dzielnych marynarzy. Tylko w jednym 1905 roku na tych piekielnych wodach zatoneży 43 żaglowce. Aż z piętnastu z nich nie uratowała się żywa dusza. Fregata „Cari” przez 3 dni bezradnie borykała się z monstrualnymi falami. Bark „Edward Sewall” dwa miesiące, targany wichrami, opływał złowrogimi przyłodek. Ale rekordzistą Hornu była fregata „Susanne”, która latem 1909 roku musiała poświęcić 99 dni na przejście z Atlantyku na Pacyfik. Trudno sobie wyobrazić ponad trzy miesiące heroicznej walki dzielnego statku z szalejącymi siłami przyrody. Inne statki uchodziły cało po ciężkiej, wielodniowej walce, choć z połamanymi masztami, porwanymi żaglami, osłabionym olinowaniem i z żałobą na pokładzie po stracie ludzi. Tylko nielicznym udawało się przepłynąć podczas „relaksowej” pogody.

Ambasador kraju

Szkolny żaglowiec to narodowy symbol. Ernst Cummings, dowódca „Eagle’a”, amerykańskiego Straży Granicznej, powiedział: „Jeśli jakiś kraj chce wysłać pokojowy sygnał, to idealnie byłoby się posłużyć eleganckim statkiem żaglowym z młodą załogą, a nie atomowym lotniskowcem”. Wszędzie, gdzie taki statek dociera, staje się nieformal-



Parada rejoywa meksykańskich kadetów na barku „Cuauhtémoc”



Bardziej dzieło malarza niż fotografia

dokończenie ze str. 25

nym ambasadorem kraju, rozsławia jego imię, a także spełnia funkcję reprezentacyjną podnosząc prestiż floty. Przez jego pokład przewijają się dziesiątki tysięcy zwiedzających, którzy robią zdjęcia, pytają o kraj. To unikalna okazja do zapoznania z nim i stworzenia sobie o nim wyobrażenia. Lokalna prasa i telewizja nigdy nie przepuszczają okazji, aby pokazać atrakcyjnego gościa. W każdym porcie można się spodziewać wizyt ważnych delegacji czy koronowanych głów. To wyjątkowa możliwość promocji swojej ojczyzny, jej sukcesów i osiągnięć. Dobrze wiedzą o tym wszyscy specjaliści od marketingu. Najlepiej robią to Włosi, którzy na zaakcentowanie obecności „Amerigo Vespucci” w obcym kraju, przeznaczają kilkanaście razy większe fundusze niż ma do dyspozycji kapitan „Daru Młodzieży”.

Zawinięcie do portu pod jakąkolwiek szerokością geograficzną fregaty przybranej galą flagową, często z przykuwającą wzrok paradą rejową kadetów, towarzyszy uroczysty ryk syren okrętowych. Zwykle rezerwuje się jej najbardziej reprezentacyjne nabrzeże portu. Dla widzów stanowi ona zawsze znakomitą atrakcję i wprawia w zachwyt tłumy ludzi przewijających się od rana do wieczora przez jego pokład. Zdarza się, że jakiś emerytowany marynarz uroni łzę wzruszenia na wspomnienie swoich młodzieńczych lat. Bo właśnie na podobnym statku krzepły jego mięśnie i formował się charakter.

W 1955 roku angielski adwokat i zapalony żeglarz

Bernard Morgan wystąpił z projektem zorganizowania regat z udziałem największych żaglowców świata. Pomysł ten zyskał uznanie księcia Edynburga Filipa, który objął patronat nad imprezą. W rok później w wyścigu na trasie z Wielkiej Brytanii do Portugalii wzięło udział 21 jednostek. Komitet organizacyjny zachęcony powodzeniem imprezy przekształcił się w Stowarzyszenie Szkolenia pod Żaglami i postanowił kultywować złoty wielkich żaglowców pod nazwą „Operation Sail”. Jej program przewidywał regaty, zawody sportowe, ale głównie integrację młodzieży i rozwijanie braterstwa między załogami różnych krajów. Portowe miasta żyją wtedy atmosfera

święta morza, nie brak ulicznych parad załóg, rozrywek, stoisk z żywnością, wesołych miasteczek, muzyki na żywo, oraz koncertów zespołów szantowych i plenerowych przeglądów filmów marynistycznych. Na zatłoczonych pośród lasu masztów nabrzeżach, przy trapach statków ciągną się długie kolejki chętnych na obejrzenie tych zjawiskowych obiektów. Dużą atrakcją cieszy się kolekcjonowanie pieczętek wszystkich żaglowców, które są zaprezentowane w specjalnie wydanej na zlot broszurze.

Dar Młodzieży

„Dar Pomorza”, jako pierwsza jednostka zza żelaznej kurtyny, wziął udział w regatach Opera-

cji Żagiel w 1972 roku, odnosząc przy tym popisowy sukces. Po pasjonującym finiszu, wygrał o kilka minut ze szkolnym barkiem Bundesmarine „Gorch Fock”, uważanym za niezwykle szybki. Miejsce sędziwego statku, który po 52 latach służby przeszedł na morską emeryturę, zajęła wybudowana w Stoczni Gdańskiej w 1982 roku, fregata „Dar Młodzieży”. Od tamtej pory odbyła ona ponad 200 dłuższych i krótszych podróży, pokonując dystans ponad pół miliona mil morskich i zawijając do setek portów całego świata. W latach 1987-88 ten jeden z najpopularniejszych żaglowców na świecie, okrążył świat opływając przylądek Horn, Był tłumnie odwiedzany przez



Duma Królewskiej Hiszpańskiej Marynarki Wojennej „Juan Sebastian de Elcano” ma 92 lata

publiczność, podczas 12 dniowego postoju w 1983 roku w Osace, odwiedziło go ponad 200 tysięcy ludzi. Na obchodach 200-lecia Australii, zapisał się trwale w pamięci wszystkich widzów brawurowym przejściem pod mostem w Sydney z wszystkimi postawionymi żaglami. Przed miesiącem powrócił z rejsu dookoła świata związanego z rocznicą odzyskania przez Polskę niepodległości.

W 1974 roku Operacja Żagiel miała miejsce w Gdyni. Bohdan Sienkiewicz wspomina, że było to bezprecedensowe spotkanie żeglarskiego Zachodu ze wschodem w kraju za żelazną kurtyną. Poprzecinany granicami, podzielony na dwa wrogie bloki świat nie widział jeszcze czegoś podobnego. Przez cztery letnie dni przy gdyńskich kejach, burta w burtę, stały jednostki z całego globu - czasem nawet z państw, które nie utrzymywały ze sobą stosunków dyplomatycznych. Żaglowcy ze Związku Radzieckiego cumowały obok jachtów ze Stanów Zjednoczonych, jednostki z Republiki Federalnej Niemiec obok jednostek z NRD, statki polskie obok brytyjskich, francuskich czy duńskich. Tłumnie przybyli mieszkańcy Trójmiasta byli zachwyceni urodą ostatnich statków żaglowych.

O organizację barwnego zlotu ubiega się zawsze wiele portów, w których wielkie piramidy płótna stają się kluczowym punktem wielkich uroczystości narodowych, czy szczególnych rocznic. Rekordowe spotkanie miało miejsce w 1976 r. w Nowym Jorku z okazji 200-lecia Stanów Zjednoczonych. Spośród trzydziestu kilku pływających wówczas na świecie rejoyców, na zlot przybyło aż 14. Takiego skoncentrowania floty Tall Shipów we współczesnych czasach nigdy nie widziano.

W Nowym Jorku obecna była także Biała fregata - „Dar Pomorza” zdobywając serca wielomilionowej Polonii, dla której pozostała ulubionym łącznikiem z rodzinnym krajem. Zakupiona w 1929 roku, zastąpiła wysłużony Lwów”, a nazwę nadano dla upamiętnienia znacznego wkładu finansowego pomorskiego społeczeństwa. W latach 1934-35, jako pierwsza polska jednostka okrążyła ziemię, a wkrótce potem zapisała się w annałach jako pierwszy szkolny statek na świecie, który opłynął przylądek Horn na trasie dawnych żaglowców.

Kolosalną oprawę miała XIII edycja Operation Sail '80 w Amsterdamie, imponujący, zjawiskowy spektakl wielkich żagli. Uczestniczyłem w niej dowodząc „Stormvoglem”, legendarnym 24-metrowym keczem, który we wcześniejszych latach wygrał wszystkie najbardziej prestiżowe regaty

Po pasjonującym finiszu „Dar Pomorza” wygrał o kilka minut z barkiem Bundesmarine „Gorch Fock”, uważanym za niezwykle szybki

na świecie. Było to zdumiewająco uroczyste święto żeglarstwa, duża gala, super etykieta, gwizdki, bandery, koktajle i przyjęcia wydawane przez władze miasta, oraz królową Beatrycze. Na pokładzie „Stormvogla” zjawili się mnóstwo admirałów i kapitanów z Tall Shipów. Przyjęcie było skromne, drinki, przegryzka, ale tłum niemiłosierny. Wszyscy, jak zauważyłem, bawili się dobrze i mieli sobie coś do powiedzenia.

Kiedy w zasięgu widoczności luksusowego cruisera pojawia się podobny do białego obłoku, uskrzydłony piramidą płótna statek, kapitan nakazuje zmianę kursu i zbliża się do żaglowca z romantycznej epoki, zapewniając pasażerom niepowtarzalny widok. Wszyscy fotografują i filmują, powiewają białymi chusteczkami, wykrzykując wielojęzyczne owacje. Bo jak pisał Honoré de Balzac, twórca powieści realistycznej: „Istnieją trzy rodzaje piękna: kobieta w tańcu, rasowy rumak na wolności i żaglowiec pod pełnymi żaglami”. Osobiście uważam, że nie ma bardziej godnej podziwu stawy duchowej od widoku stawianych jednocześnie na wszystkich masztach żagli, które podczas otwarcia „eksplodują” nadając życie statkowi.

W messie na „Amerigo Vespucci” po dzień dzisiejszy opowiada się o spotkaniu na środku Atlantyku. O zachodzie słońca podpłynął do niego gigantyczny lotniskowiec Stanów Zjednoczonych, z pokładu którego sygnalista zapytał alfabetem Morse'go: „Jaki to statek?”. „Amerigo Vespucci”, włoskiej marynarki wojennej, nadeszła odpowiedź. Wtedy poszły kolejne błyski lampy: „Jesteście najpiękniejszym okrętem jaki kiedykolwiek spotkaliśmy na morzu”, podczas gdy na jego pokładzie, w salucie morskim zniono gwiazdzistą banderę do pół masztu. Gest wzruszający do dna duszy.

CV

JACEK PAŁKIEWICZ

Autor, znakomity podróżnik i dziennikarz, przepłynął samotnie Atlantyk szalupą ratunkową. Przez dwa lata pływał jako II oficer pokładowy i dowodził legendarnym, 24-metrowym keczem „Stormvogel”.