

Ostatnie piramidy płótna

ŚWIAT

U schyłku XX wieku, w dobie napędu atomowego i satelitarnych technik nawigacyjnych, przyszli oficerowie marynarki wciąż są szkoleni pod płótnem żagli

Jest więcej przygody na wielkim żaglowcu niż w samolocie odrzutowym. I nie ma na świecie piękniejszych poleceń niż: „Przebrasować grofbramsel, usunąć górny marsel, poluzować fokstęten sztaksel!...” Architektura złożona z lin i prostego płótna jest wciąż najpiękniejszą architekturą, jaką można podziwiać w naszych barbarzyńskich czasach.

Takimi słowami pisarz Vittorio G. Rossi, włoski Joseph Conrad, rozpoczął przedmowę do książki o wielkich żaglowcach szkolnych świata, będących w czynnej służbie.

Wiele lat temu na Atlantyku po zachodzie słońca spotkały się amerykański lotniskowiec i włoski żaglowiec szkolny. Wielki okręt wojenny opłynął wkoło Włochów, po czym sygnalista zapytał alfabetem Morse'a: „Jaki to statek?” „Amerigo Vespucci, włoskiej Marynarki Wojennej” – padła odpowiedź.

„Amerigo Vespucci” jest kopią XVIII-wiecznych żaglowców. Dzięki sześciu pokładom i dużym nadbudówkom może pomieścić 515 osób. Nie wyróżnia się jednak znacząco osiąganymi

Żaglowce szkolne w czynnej służbie

Nazwa	Bandera	Wyporność (w tonach)	Całkowita pow. ożaglowania (w m ²)	Długość (w m)
1. Siedow	Rosja	6000	4192	122,30
2. Kruzensztern	Rosja	5725	3700	113,50
3. Amerigo Vespucci	Włochy	4100	2581	123,50
4. Kaiwo Maru	Japonia	4100	2500	111,10
5. Nippon Maru	Japonia	4100	2500	111,10
6. Libertad	Argentyna	3720	2652	102,60
7. J. S. de Elcano	Hiszpania	3697	2467	106,80
8. Esmeralda	Chile	3673	2670	106,60
9. Druzba	Rosja	2700	3000	108,60
10. Mir	Rosja	2700	3000	109,20
13. Dar Młodzieży	Polska	2500	2936	105,40



Podczas jednego rejsu człowiek, poddany bezpośredniemu działaniu morskiego żywiołu, niejednokrotnie dowiaduje się o sobie więcej niż w trakcie całego życia na lądzie

► Wtedy z lotniskowca nadeszły kolejne błyski lampy: „Jesteście najpiękniejszym statkiem, jaki kiedykolwiek spotkał się na morzu”.

Opowiadana po dziś anegdota doskonale oddaje kontrast: z jednej strony skomplikowane elektroniczne systemy i potężne silniki, z drugiej sekstans i płyty żagli... Toporny twór techniki kontra klasyczne piękno.

Może też wyjaśniać, dlaczego w nowoczesnej żegludze nadal nie zrezygnowano całkowicie z usług pozornie przestarzałych jednostek.

Żegluga jak przed wiekami

Na początku XX wieku szybkie klipery i ogromne szkunery zaczęły być wypierane przez statki parowe. Po II wojnie światowej zanosiło się nawet na ostateczny zmierzch złotej epoki żaglowców. Ich eksploatacja okazała się zbyt kosztowna, nie wytrzymywały konkurencji ze statkami motorowymi.

W niektórych państwach postanowiono jednak zachować je na użytek szkolenia przyszłych ludzi morza. Kolejnym ciosem dla tego typu praktyk stała się tragedia czteromasztowego barku niemieckiego „Pamir”, który zatonął w 1957 roku, podczas sztormu na Atlantyku – z 74 kursantami na pokładzie. Wtedy rozpetęła się burza na temat sensu szkolenia marynarzy na tak archaicznych jednostkach.

Żaglowiec to złożo

Podstawowe części żaglowca to kadłub, takielunek oraz osprzęt: sterowy, kotwiczny itp. Kadłub to pokryty poszyciem szkielet z pokładem u góry. Przednia część nazywana jest dziobem, tylna – rufą. Na górze umieszczone są nadbudówki służące za pomieszczenia socjalne dla załogi i częściowo chroniące przed falami.

Takielunek to żagle, olinowanie i maszty. W zależności od położenia względem statku żagle dzieli się na rejoye (prostokątne do płaszczyzny symetrii) i skośne (w płaszczyźnie). Żagle mogą być trójkątne i czworokątne, a ze względu na sposób ich podwieszenia – rejoye, gałowe i sztakłowe.

Praktykę morską najlepiej zdobywa się w trudnych chwilach: przy zwijaniu żagli w porywach szkwału, przy prowadzeniu nawigacji w spienionej kipieli na niebezpiecznych akwenach...

salon A
menda

BRUNO

Statki napędzane wyłącznie siłą wiatru wygrały jednak batalię o przetrwanie. Okazało się, że wykształcenie nowoczesnego oficera nie polega tylko na nauczaniu go dowodzenia załogą i kierowaniu statkiem, ale także – a może nawet przede wszystkim – na wyrobieniu pewnych cech niezbędnych dla człowieka morza. Na statku żaglowym bowiem nic nie zmieniło się od wieków. Każdego dnia potrzebny jest ten sam wysiłek fizyczny, to samo poświęcenie, ta sama siła woli. A trudne warunki sprzyjają zdobywaniu praktyki w żeglowaniu na pełnym morzu.

Wtedy powstaje specyficzna symbioza między żywiołem i człowiekiem. „Człowiek poddany bezpośredniemu działaniu morza zachowuje się zupełnie inaczej niż kiedy posługuje się nowoczesną techniką, będąc oddzielnym od wszystkich czynników zewnętrznych” – mówi Wojciech Bujak, kierownik wykształcenia żeglarskiego Związku Harcerstwa Polskiego (do którego – jako jedynej spośród tego typu organizacji na świecie – należy średniej wielkości żaglowiec szkolny „Zawisza Czarny”). „Staje on przed koniecznością podejmowania szybkich decyzji. Potrzebna jest wtedy duża koncentracja, wyrabia się też umiejętność współpracy: nikt sam nie postawi kilkudziesięciu czy kilkuset metrów żagla”.

W polskich wyższych szkołach morskich szkolenie na żaglowcu (tak zwaną „kandydat-



▲ Klarowanie fału po morsku jest trudną sztuką, której też trzeba się nauczyć.

Codzienna nauka, praca i odpoczynek



◀ Szanty to nieodłączny element życia na morzu. Prawdziwi żeglarze piszą i śpiewają ballady o swoim statku i rejsach.



◀ Do posługiwania się sekstansem potrzebna jest wiedza matematyczna (trygonometria sferyczna) i... praktyka.



▲ Naprawa żagli wymaga precyzji. Każda niedoróbka grozi rozerwaniem płótna.

kę”) trzeba przejść obligatoryjnie na pierwszych latach studiów. Uczniowie szkół średnich (licea morskie, technika rybackie) również odbywają takie praktyki. Podobnie na świecie – właścicielami żaglowców szkolnych są szkoły morskie, i to głównie szkoły wojenne.

24 godziny pełnej gotowości

Jeżeli ktoś obserwując nienaganne białe mundury spacerujących po portowym mieście kadetów z jakiegoś żaglowca marynarki wojennej zazdrości im tego fasonu, powinien osobiście zobaczyć, ile wysiłku kosztuje dobrać się do końca szkoleniowego rejsu. Na wspomnianym „Amerigo Vespucci” na przykład zajęcia teoretyczne nie-

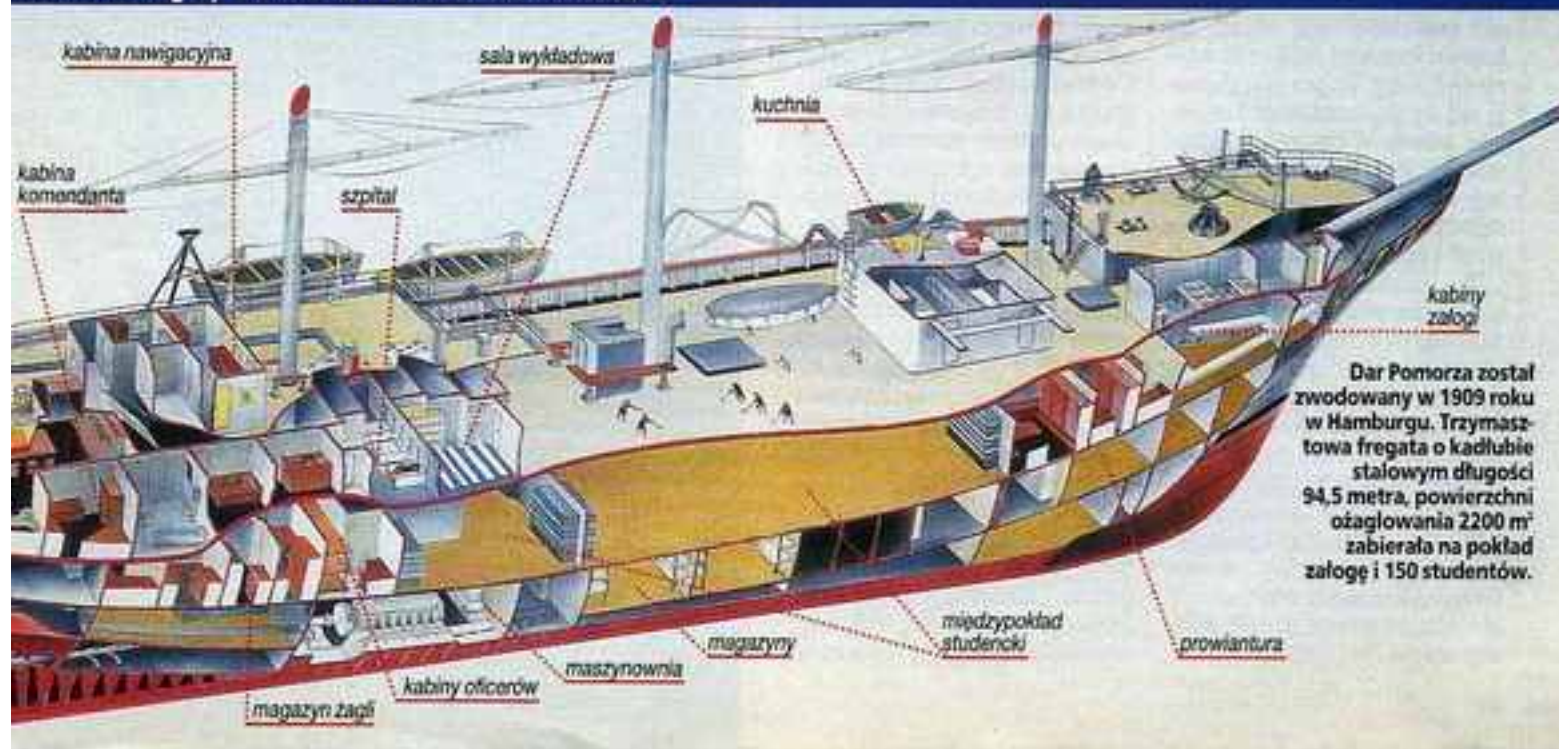
ustannie przeplatają się z praktyką. Po śniadaniu następuje szorowanie pokładu, następnie lekcja astronomii i angielskiego, potem przychodzi roboty linowe, konserwacja łańcuchów, malowanie. W tym czasie ogłaszany jest manewr „opuszczenia statku” i przychodzi kolej na czterogodzinną wachtę.

Po jej zakończeniu na każdym innym statku powinno być osiem godzin odpoczynku. Ale nie tam. O zachodzie słońca wszyscy wolni od służby zbierają się na rufie do ceremonii opuszczenia bandery, która splywa wolno w trakcie czytania modlitwy marynarza. Za chwilę są ćwiczenia z sekstansem. Po co, skoro nawigacja satelitarna jest już w powszechnym użytku, nawet na małych jachtach? Chodzi o to, by nie zgubić się na

oceanie, gdy zawiedzie elektronika. Należy opanować trudną sztukę astronawigacji z jej skomplikowanymi rachunkami algebraicznymi, logarytmami, sinusami. Po kolacji, kiedy młodzież w mieście idzie do dyskoteki czy do kina, kursanci muszą odrabiać lekcje, chyba że... wezwie ich alarm do reflowania żagli. A kiedy zmęczenie osiąga swój punkt szczytowy i zmoczony bryzgami fali uczeń zasypia na stojąco, z letargu budzi go nowy sygnał: „Na pokład! Do zwrotu przez sztag!”.

Żaglowiec musi wtedy zmienić kurs – trzeba zatem wykonać niezliczoną liczbę operacji przy dwudziestu kilku żaglach, używając do tego kilku kilometrów lin: szotów, fałów, halsów, brasów, przechodzących przez setki bloków żeglarskich.

onstrukcja, szkoła i dom na wodzie



Dar Pomorza został zwodowany w 1909 roku w Hamburgu. Trzymasztowa fregata o kadłubie stalowym długości 94,5 metra, powierzchni ożaglowania 2200 m² zabierała na pokład załogę i 150 studentów.



Statek anglosaski przedstawiony na miedziorycie kolorowanym wykonanym w Wiedniu w 1817 roku.

Żeglowność ma 30 tysięcy lat

Pierwsze tratwy znano już 30.000 lat temu w Azji, a brazylijska jangada jest uważana za jeden z pierwszych żaglowców. Najstarsze wykopaliska europejskie datują się dopiero na 8000-6000 rok p.n.e. W tym czasie w Egipcie intensywnie

rozwijała się żegluga rzeczna. Ale potęgą morską zostali Fenicjanie. Budowali diery - żaglowce z dwoma rzędami wiosel i taranem, opanowali podstawy nawigacji.

Następnymi władcami Morza Śródziemnego były cywilizacje grecka i rzym-

ska. Po upadku imperium żeglowali głównie Bizantyjczycy, im zawdzięcza się trójkątne żagle, zwane „jacińskimi”. Żaglowce przystosowane do rejsów oceanicznych (karawele, karaki, galeony), zaczęli budować dopiero Portugalczycy i Hiszpanie.

Statek przewala się na rozszalałym morzu z dziobu na rufę i z burty na burtę. Nagle ulatuje sen o „wielkiej przygodzie”. Robi się prawdziwy koniec świata

Oprócz wachty dziennej jest jeszcze nocna, też czterogodzinna. W pewnym momencie trzeba wyjść z osłoniętej od wiatru kabiny nawigacyjnej, aby zastąpić kolegę stojącego „na oku”, obserwującego z dziobu horyzont. I to jest rola najbardziej niewdzięczna, wymagająca silnej woli, by nie zasnąć w ciągu tej godziny. Wachtowy musi donieść o każdym świetle statku pojawiającego się w polu widzenia i meldować, że palą się własne światła pozycyjne.

Na polskim „Zawiszy Czarnym” pobudka jest o godzinie 6.30. Potem załoga ma godzinę na toaletę i przychodzi czas „rytualnego”, wspólnego obierania ziemniaków. Po śniadaniu trzeba wykonać pracę na rzecz jachtu: czyszczenie drewnianych i metalowych elementów, malowanie, naprawy żagli... Następnie podawany jest obiad, po którym kursanci mają czas wolny do kolacji. Po posiłku zbierają się, by porozmawiać lub pograć szanty. W tym czasie odbywają się służby wachtowe: czterogodzinna nawigacyjna oraz całodzienna służba w kambuzie (czyli kuchni) raz na cztery dni.

Tak przebiega życie na tego typu jednostkach przy normalnej pogodzie. Ale na morzu sytuacja może zmienić się bardzo gwałtownie. Wiatr przybiera, fale systematycznie rosną i statek przewala się na rozszalałym morzu z dziobu na rufę i z burty na burtę. Niespodziewanie ulatuje sen o „wielkiej przygodzie”. Robi się prawdziwy koniec świata odbierający zupełnie wolę życia. W głowie wiruje, żółtek ucieka do gardła...

Morze uspokaja się zwykle po kilku dniach i kiedy pojawi się słońce i ładna pogoda, powraca także triumfalna radość życia. Ci, którzy przeklinali, że mają już dość tego cholernego zawodu i że jeśli Bóg pozwoli powrócić do żywych, to już nigdy więcej ich noga nie stanie na statku, prędko zapominają o trudnych chwilach. W zagranicznym porcie kursanci będą wzbudzać zainteresowanie wśród miejscowych dziewcząt. Każdy z nich, dumny ze swojego żaglowca, z satysfakcją przyprowadzi nowo poznaną towarzyszkę na przyjęcie i tańce wydane przez dowódcę dla władz i elity miasta.

Morze kształtuje prawdziwych mężczyzn

„Kiedy chłopiec wypływa na morze, wraca później mężczyzną” - powiedział amerykański admirał John Bergen. A Joseph Conrad napisał: „Nieraz widywałem, jak delikatny chłopiec w czasie podróży zmieniał się nie do poznania w krzepkiego młodzieńca”. Podczas jednego z rejsów duńskiej fregaty „Danmark” w pierwszych dniach wyraźnie widoczny był brak porządku, dyscypliny, dbałości o statek. Po dwóch tygodniach surowej szkoły nastąpiły już radykalne zmiany w zachowaniu młodzieży. Chuderławy Kaate z dziecinną buzią początkowo zdecydowanie odbiegał od swoich roślejszych i silniejszych kolegów. Wydawało się nawet, że nie podoła czteromiesięcznej próbie. Okazał się jednym z najlepszych kursantów, był najszybszy na wantach i doskonale

dawał sobie radę w sztormowych warunkach przy trudnej pracy, jaką jest układanie ciężkiego i sztywnego żagla w równe faldy, aby można go było podciągnąć do rei i umocnić refinkami. Nie jest to przyjemne zadanie, zwłaszcza gdy wiatr wyje w olinowaniu i maszt wywija nieregularne piruety na tle czarnego nieba.

Już samo utrzymanie się na rei, zawieszanej na wysokości ósmego piętra, jest niebagatelną sztuką i wymaga dużego wysiłku. A co dopiero, gdy dochodzą do tego wielogodzinne zmagania z szalejącym i chłoszczącym bezlitośnie płótnem, które za wszelką cenę trzeba zwinąć, bo w przeciwnym wypadku burza porwie je w strzępy.

Praktyka żeglarska pogłębia dyscyplinę i rozwija poczucie sprawiedliwości i obowiązkowości, wzmacnia czujność i przeczność. A wielki żaglowiec to przecież nie tylko kolebka przyszłych kapitanów. To również miejsce, gdzie pielęgnuje się dawne tradycje morskie i zawody, takie jak cieśla okrętowy czy żaglomistrz...

Statki żaglowe są ambasadorami floty

Do tego dochodzi jednak jeszcze jeden, niezwykle ważny aspekt posiadania żaglowca szkolnego. Jest on doskonałym ambasadorem swego kraju, pełni funkcje reprezentacyjne i podnosi prestiż floty.

Dar Młodzieży

Polska trzymasztowa fregata zbudowana w 1981 r. zabiera na pokład 40 osób stałej załogi i około 150 praktykantów. Pod żaglami osiąga prędkość około 16 węzłów.



TOMASZ BUDZIŃSKI

Argentyński „Libertad” wpływając kiedyś do Kadyksu przygotował wspaniały pokaz. Stu dwudziestu kadetów w galowych mundurach, w paradzie rekowej, na dany sygnał uniosło z głów czapki wydając tubalny okrzyk powitania, co zgromadzona na nabrzeżu publiczność przywitała burzą braw.

„Amerigo Vespucci”, włoska fregata archaizowana na XVIII-wieczny żaglowiec, nie ma nic wspólnego na przykład z elegancką linią niemieckiego „Gorch Focka”, ale atmosfera na niej panująca jest niepowtarzalna. Pomimo ponad 60 lat eksploatacji, masażde i mahoni doprowadzone są zawsze do połysku, błyszczą świeży lakier, rzuci się w oczy nieskazitelnie czysty pokład i idealny klar olinowania oraz żagle. To wszystko wzbudza nieskrywany zachwyt wzywających gości.

Najważniejszą imprezą w karierze takich jednostek jest Operacja Żagiel (Operation Sail) – zlot połączony z regatami. Nazwę wymyślili w 1964 roku Amerykanie, chociaż pierwsze spotkanie żaglowców szkolnych od-

było się z inicjatywy szwedzkiego kapitana Arnolda Schumburga w Sztokholmie w 1938 r. (brał w nim udział „Dar Pomorza”). Rekordową oprawę miała Operation Sail zorganizowana z okazji 200-lecia niepodległości Stanów Zjednoczonych w Nowym Jorku w 1976 roku. Spośród trzydziestu pływających w tym czasie wielkich rejków, przybyło ich z najbardziej odległych zakątków świata aż czternaście. Było to niespotykane w naszych czasach skoncentrowanie armady Tull Shipów, jak nazywają te statki Anglicy.

O organizację Operacji Żagiel ubiega się zawsze wiele portów – wielkie piramidy płótna są często kluczowym punktem uroczystości narodowych. W Polsce impreza gościła już pięciokrotnie. W tym roku finał Operacji Żagiel odbędzie się w Göteborgu, a następnie część żaglowców przyplynie do Polski, by uświetnić obchody Tysiąclecia Gdańska. Ten międzynarodowy zlot pod nazwą „Sail Gdańsk '97” odbędzie się w dniach 21-25 sierpnia. ■

Przygotował: Jacek Palikiewicz

EAGLE

(USA, 1936)
długość: 89,7 m
szerokość: 11,8 m
zanurzenie: 5,1 m
powierzchnia żagli: 1983 m²

• Dawny niemiecki trzymasztowy bark Horst Wessel, w 1946 roku przekazany w ramach reparacji wojennych Stanom Zjednoczonym. Wyróżnia go niecodzienny fakt, iż część stałej załogi mieszka razem z praktykantami. Przy korzystnym wietrze osiąga prędkość 18 węzłów.



Słynne żaglowce szkolne



ESMERALDA

(Chile, 1952)
długość: 106,6 m
szerokość: 13,1 m
zanurzenie: 7,1 m
powierzchnia żagli: 2870 m²

• Zaprojektowany przez angielskich konstruktorów jest kopią czteromasztowej hiszpańskiej barkentyny Juan Sebastian de Elcano. Duży i szybki żaglowiec (21 żagli zapewnia mu prędkość 17 węzłów przy dobrych wiatrach) jest znanym uczestnikiem regat Operacja Żagiel. Na tym żaglowcu szkoleni są kadeci i młodzi oficerowie chilijskiej Marynarki Wojennej.

SIEDOW

(Rosja, 1921)
długość: 122,3 m
szerokość: 14,2 m
zanurzenie: 6,5 m
powierzchnia żagli: 4192 m²

• Ten największy żaglowiec ma za sobą „handlową” przeszłość we flocie fińskiej (jako Magdalene Vimmer) i niemieckiej (Kommodore Jahnser). W ramach reparacji wojennych przekazano go Związkowi Radzieckiemu. Dziś szkoleni są na nim słuchacze rosyjskich szkół rybołówstwa morskiego.



GORCH FOCK

(Niemcy, 1958)
długość: 89,3 m
szerokość: 12 m
zanurzenie: 6 m
powierzchnia żagli: 1952 m²

• Trzymasztowy bark zbudowany w Hamburgu na wzór statków budowanych tam w latach 30. (Gorch Fock I z 1933 roku pływał potem

pod banderą ZSRR jako Towaryszcz II). Wyróżnia go szybkość i możliwość ostrej żeglugi pod wiatr – osiągnął sukcesy podczas Operacji Żagiel. Na pokład zabiera 269 osób. Szkoli podchorążych niemieckiej Marynarki Wojennej. Nazwę zaczerpnął od pseudonimu literackiego niemieckiego pisarza – Johanna Kinau.

