



Vittorio G. Rossi, włoski Joseph Conrad, w przedmowie do mojej książki o żaglowcach szkolnych napisał: „Statek żaglowy, tryumfalny wyraz ludzkiego geniuszu na morzu, wcielenie najdoskonalszego piękna, zapewnia większą przygodę niż samolot odrzutowy. I nie ma na świecie piękniejszych komend niż: »Przebrasować grotmbramsel!; zwinąć górny marsell!; poluzować fokstensztaksel!«. Architektura składająca się z lin konopnych i płótna bawełnianego jest najpiękniejszą architekturą, jaką można podziwiać w naszej industrialnej epoce”.

Po drugiej wojnie światowej zanosilo się na całkowity zmierzch złotej epoki statków żaglowych, które nie wytrzymały wyścigu ze statkami o napędzie mechanicznym. Niektóre państwa, mimo wysokich kosztów utrzymania, postanowiły jednak zachować je na użytek szkoleniowy, ale kiedy w 1957 r. w czasie huraganu na Atlantyku poszedł na dno z 74 kursantami czteromasztowy niemiecki bark „Pamir”, rozpętała się burza na temat sensu przysposobiania w dobie zaawansowanej technologii do fachu marynarskiego na archaicznych jednostkach. Jednak katastrofa, która wstrząsnęła całym światem, nie przeszkodziła wygraniu batalii o przetrwanie. Na początku lat 80. zainteresowanie tematem zwiększyło się, wodowano nowe statki w Japonii, Brazylii, Peru, Indonezji oraz w Polsce. Obecnie w handlowych i wojennych flotach świata służy ponad 30 „tall shipów”, jak nazywają Brytyjczycy wielkie żaglowce szkolne. Na kilku z nich miałem przyjemność żeglować.

JAK ZOSTAĆ WILKIEM MORSKIM

Wykształcenie oficera nie polega wyłącznie na naucze-

Łopocząc na wodzie



Jacek Pałkiewicz

Żaglowce wciąż nie chcą odejść do przeszłości. Może dlatego, że to na nich najbardziej hartuje się marynarski duch?

„Amerigo Vespucci”, włoska fregata zbudowana w 1931 r., ma długość 100,5 m

FOT. ARCHIWUM AUTORA



niu go kierowania statkiem, lecz także, a może przede wszystkim na solidnym przygotowaniu do wykonywania męskiego zawodu w specyficznych warunkach. Tylko w ten sposób nowicjusz może przemienić się w prawdziwego wilka morskiego. Współczesny statek handlowy z nowoczesnym wyposażeniem nawigacyjnym, różnorodnym sprzętem elektronicznym i ze swoimi potężnymi maszynami jest w stanie wyeliminować wiele groźnych dla człowieka czynników. Morze wciąż jednak jest takie samo i siły natury nie poddają się człowiekowi. A trzeba wiedzieć, że na morzu niebezpieczeństw jest moc: płycizny, prądy, mgły, rafy koralowe albo uszkodzone pompy żęzowe.

Statki toną z powodu trudnych warunków atmosferycznych lub błędu ludzkiego. Płynący w dziewiczym rejsie na Atlantyku rzekomo niezatapialny „Titanic” po zderzeniu z górą lodową w ciągu kilku godzin zatonał, a z nim 1,5 tys. ludzi. W 1956 r. liniowce „Andrea Doria” i „Sztokholm”, pomimo najbardziej wyrafinowanego sprzętu nautycznego, uległy kolizjom we mgle. To była katastrofa, która nie miała prawa się zdarzyć. Niestety, wskutek niepoprawnego odczytu radaru i błędnych decyzji statki się zderzyły i jeden z nich zatonał. Dno oceanu jest wyjątkowym cmentarzyskiem.

Na żaglowcach czas zatrzymał się w miejscu. Tak jak przed wiekami wymagany jest tam ten sam wysiłek, ta sama walka z siłami przyrody i z własnymi słabościami. Dzień wypełniony jest konserwacją kadłuba, naprawą żagli i olinowania, skrobaniem rdzy z łańcucha kotwicznego, w międzyczasie okrętowy dzwon swoim metalicznym uderzeniem wywołuje na kolejną czterogó-



Złot żaglowców w Amsterdamie

FOT. ARCHIWUM AUTORA

dzinną wachtę. Ponadto co rusz należy zajmować się manewrowaniem statkiem. Każdorazowa zasadnicza zmiana kursu to ogrom pracy przy żaglach, kilometrach szotów, fałów, halśów i brasów. Obracanie ciężkich rej wymaga zbiorowego wysiłku. Po zarwanych nocach rano czeka ustalony porządek dnia, od którego nie można uciec. Kadeci uczą się nie tylko rzemiosła, lecz także dyscypliny, odwagi, koleżeńskości oraz pokory wobec żywiołu.

Żywo wspominam rejs na duńskiej fregacie „Danmark”. Po wyjściu z portu 16-osobowa stała załoga z trudem dawała sobie radę z 60 praktykantami w wieku od 16 do 20 lat. Po dwóch tygodniach surowej szkoły wyrósł zdyscyplinowany, zżyty i zgrany braterski kolektyw. Nie zapomnę chuderlawego, z dziecinną buzią Kaata, który początkowo pozostawał w tyle za roślejzszymi i silniejszymi fizycznie kolegami. Wydawało się, że nie podoła

czteromiesięcznej próbie. Zadziwił wszystkich, okazał się jednym z najlepszych kursantów, stał się krzepkim młodzieńcem i był najzwinniejszy na wantach.

Na wysokości Azorów trafiliśmy na sztorm. Dokoła rozpętało się piekło, ściany wody z hukiem zwały się na pokład, przez zawrozenie wiatru i huk fal ledwie przedzierają się słowa komend. Żołądek uciekał do gardła. W bezlitosnym zmaganiu się z samym sobą i z nieposkromioną furią pewne czynności muszą być wykonane. I to dokładnie, ponieważ żaglowiec musi utrzymać się na ustalonym kursie. Konieczne było sprzątnięcie duzych dolnych żagli. Zawieszni na rei, między niebem i rozszalałym morzem, młodzi ludzie z grabiejącymi z zimna dłońmi, z wysiłkiem zbierali targane wiatrem odporne płótno. Układając krnąbrny żagiel w fałdy, przyciskali go brzuchem, po czym musieli

wiązać go do rei. Kilkakrotnie już go poskromili, ale w ostatniej chwili chłostzcząc wściekle po twarzy, wyrwał się z rąk. Zdążyli. W przeciwnym przypadku burza porwałaby go na strzępy.

Albo dwóch sterników, którzy z trudem utrzymują na kursie przetaczający się z burty na burtę statek. Dostali polecenie „Ster NNE!”. Podczas gdy róża wiatrów tańczy im przed oczami, powtarzają: „Tak jest – NNE!”. Bo inaczej być nie może. Ryczące morze, groźne góry wody, mdłości, życie lub śmierć? To się nie liczy. Ważne jest „NNE!”. I to jest ich zwycięstwo. Nad oceanem, nad huraganem? Nie, nad samym sobą! Nie bez kozery mówi się, że dobrych marynarzy formują burzliwe morza.

MODELOWANIE DUSZY

„Młodzian wypływający pod żaglami na morze wraca krzepkim mężczyzną” – wspominał swego czasu



Amerykański admirał John Bergen. Na pokładzie fregaty „Dar Młodzieży”, chluby naszej marynarki, zapewniają zaś, że morze jednoczy ludzi w obliczu trudności. A Joseph Conrad, doświadczony kapitan żaglowca i najwybitniejszy piewca morza w literaturze światowej, podkreślał fakt modelowania duszy osobliwych ludzi, którymi są marynarze. Mówił też, że właśnie na żaglowcu młody człowiek najlepiej uczy się pokory wobec nieprzewidzianego i bezustannie niebezpiecznego morza. A prekursor wychowania morskiego gen. Mariusz Zaruski jeszcze przed drugą wojną światową utrzymywał, że w specyficznych warunkach twardego trudu żeglarskiego hartują się charaktery, kształtuje umiejętność pracy zespołowej i mentalność, której nie da się porównać z mentalnością przedstawicieli innych zawodów.

Z sentymentem zachowuję w pamięci podróż na 100-metrowej długości „Amerigo Vespuccim”, włoskiej marynarki wojennej, przypominającym XIX-wieczny żaglowiec, z eleganckim złożonym galionem dumnie głoszącym sławę florenckiego żeglarza. Żaden inny „tall ship” nie budzi takiego zachwyty i nie może równać się z nim pod względem estetyki i wyniosłości. Pomimo swoich 70 lat wciąż zadziwia doskonałą formą. Tekowy pokład lśni czystością, błyszczą ornamenty kabestanów, a mosiężny dzwon świeci niczym złoto. Anglicy nazywają to „ship shape”, okrętowym fasonem, czyli wzorowym ładem i porządkiem.

O pedantyczną pielęgnację dba nie tyle 350 osobowa stała załoga, ile 140 kadetów Akademii Marynarki Wojennej w Livorno, którzy po zakończeniu dwóch semestrów odbywają na nim swoją



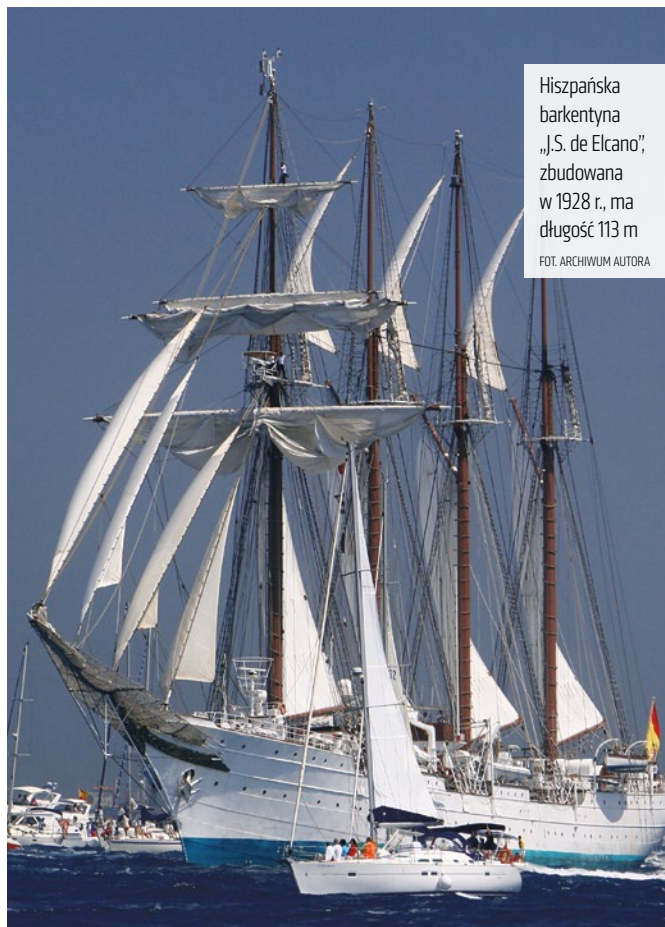
Norweska fregata „Cristian Radich”, zbudowana w 1937 r., ma długość 72 m
FOT. ARCHIWUM AUTORA

pierwszą morską praktykę. Dzień zaczyna się od zwinienia hamaków i toalety statku, czyli rytualnego szorowania cegiełkami desek pokładowych, albo prac bosmańskich. Potem przychodzą wykłady, ćwiczenia i dbanie w zależności od stanu morza o właściwy zestaw żagli. Ktoś musi pełnić obserwację na „oku” i ustawić odpowiednio do kierunku wiatru 2,5 tys. mkw. żagli, równych powierzchni 15 boisk do siatkówki.

Dzień w dzień, ten sam precyzyjny rytm rygorystycznych tradycyjnych zasad, wytężonej pracy i dyscypliny. Nie bez racji bosmani, łączynicy między dowództwem i marynarzami, przypominają XIX-wieczny tzw. katechizm filadelfijski: „Sześć dni będziesz pracować w pocie czoła, a siódmego będziesz szorował pokład i skrobał łańcuchy”. Od jednego z nich słyszałem, że kiedyś statki były drewniane, a ludzie z żelaza i że dziś jest odwrotnie. Uważał, że teraz młodzi wymagają „wstrząśnięcia”. Rzadko zdarzają się przypadki rezygnacji z dalszej edukacji, ale nie kursant przyznaje, że z trudem dobrnął do końca szkoleniowej podróży.

Przeciążenie pracą, nabranie odwagi, uparte dążenie do przodu to niezbędne kroki, aby osiągnąć świadomość własnej wartości i ograniczeń. Poddać się jest łatwo, to przynosi ulgę i odpoczynek, natomiast podnieść się i wytrwać wymaga wysiłku i determinacji. Włoscy kadeci od pierwszego dnia mają zakodowane w umyśle statkowe motto: „Nie ci, którzy zaczynają, ale ci, którzy wytrwają”, czyli za wszelką cenę nigdy nie cofaj się w obliczu przeciwności losu.

Dowódca, kmrdr por. Mario Tumiati, twierdzi, że dzisiejsza żegluga coraz częściej „odsuwa” marynarzy od żywiołu, bo



Hiszpańska barkentyna „J.S. de Elcano”, zbudowana w 1928 r., ma długość 113 m
FOT. ARCHIWUM AUTORA



nowe technologie zwodzą nas. Sądzimy, że staliśmy się silniejsi, ale nowoczesne instrumenty mogą się zepsuć, sygnał satelitarny może zagać, wtedy właśnie liczyć się będzie doświadczenie zdobyte według starych, ale nigdy nie przemijających tradycji morskich. Żaglowiec uczy, co to znaczy być marynarzem, hartuje charakter, korygując jego „niedostatki, i uczy [...] absolutnej wartości bycia częścią jednej załogi”. Dziś, jak i kiedyś to bezcenne doświadczenie pogłębia poczucie odpowiedzialności, wzmacnia czujność, wzmacnia poczucie wiary we własne siły.

O zachodzie słońca na „Amerigo Vespucci” wszyscy wolni od służby zbierają się na rufie do ceremonii opuszczenia bandery, która spływa wolno w trakcie odmawiania modlitwy marynarza. Po jej zakończeniu czekają ćwiczenia z sekstantem. A po co, skoro istnieje nawigacja satelitarna? A po to, aby nie zgubić się na oceanie, kiedy zawiedzie elektronika. Dlatego trzeba opanować sztukę astronawigacji z jej skomplikowanymi rachunkami algebraicznymi, logarytmami i sinusami. Kiedy zmęczenie osiąga swój punkt szczytowy i kursant zmoczony do ostatniej nitki bryzgami fal zasypia na stojąco, budzi go z letargu nowy sygnał: „Do zwrotu przez sztag!”. Wiatr zmienił kierunek i należy wykonać wiele skomplikowanych dla oka szczyra lądowego czynności manewrowych przy 23 żaglach.

Na żaglowcu do dziś opowiada się o spotkaniu na środku Atlantyku. O zachodzie słońca zbliżył się do niego monumentalny lotniskowiec „USS Independence”, z którego pokładu amerykański sygnalista zapytał alfabetem Morse’a: „Jaki to statek?”. „Amerigo Vespucci, włoskiej marynarki wojennej” – nadeszła odpowiedź. Wtedy

poszły kolejne błyski lampą: „Jesteście najpiękniejszym okrętem, jaki kiedykolwiek spotkaliśmy na morzu”, podczas gdy na jego pokładzie, w salucie morskim, zniżono gwiazdzistą banderę do pół masztu. Gest wzruszający do dna duszy.

NAJPIĘKNIEJSZY SPEKTAKL

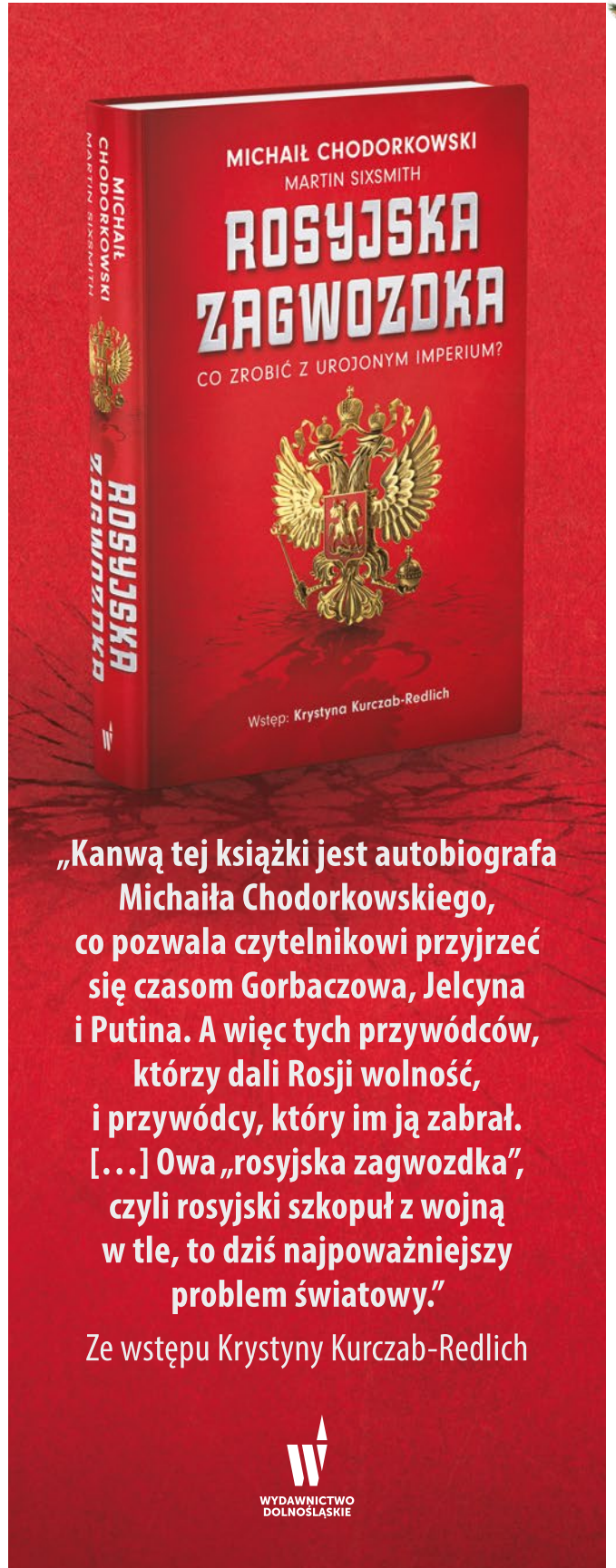
Zawinięciu fregaty przybranej gałą flagową do portu pod jakąkolwiek szerokością geograficzną zwykle towarzyszy uroczysty ryk syren okrętowych. Z zasady rezerwuje się jej najbardziej reprezentacyjnej nabrzeże. Dla przygodnych widzów stanowi ona zawsze dużą atrakcję i wprawia w zachwyt tłumy ludzi przewijających się od rana do wieczora przez jej pokład. Lokalne media nigdy nie przepuszczą okazji, aby pokazać tak atrakcyjnego gościa. Zawsze można się spodziewać oficjalnych wizyt, to jest wyjątkowa okazja do promocji swojej ojczyzny i jej osiągnięć.

Kiedy taki statek wypływa na morze, nie ma piękniejszego spektaklu od stawianych jednocześnie na wszystkich masztach żagli, które wybrzuszając się, pobudzają go do życia. Bywa, że w zasięgu widoczności luksusowego wycieczkowca pojawia się niczym biały obłok uskrzydłony piramidą płótna żaglowiec, wtedy kapitan bezwarunkowo nakazuje zmianę kursu, zapewniając pasażerom niepowtarzalny spektakl rodem z minionej epoki. 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”.

© Wszelkie prawa zastrzeżone

Autor jest dziennikarzem i podróżnikiem, samotnie przepłynął Atlantyck szalupą ratunkową. Przez dwa lata pływał jako oficer na frachtowcach tanich bander i dowodził legendarnym keczem „Stormvogel”.

REKLAMA



„Kanwą tej książki jest autobiografia Michała Chodorkowskiego, co pozwala czytelnikowi przyjrzeć się czasom Gorbaczowa, Jelcyna i Putina. A więc tych przywódców, którzy dali Rosji wolność, i przywódcy, który im ją zabrał. [...] Owa „rosyjska zagwozdka”, czyli rosyjski szkopuł z wojną w tle, to dziś najpoważniejszy problem światowy.”

Ze wstępu Krystyny Kurczab-Redlich



WYDAWNICTWO
DOLNOŚLĄSKIE