

Wielkanoc na "pływającej trumnie"

Niedziela Wielkanocna 1974 r., Morze Południowochińskie. Barograf spada nieubłaganie, a intensywnie purpurowe i fioletowe zabarwienie nieba przy zachodzie słońca jest niezawodną oznaką zbliżania się cyklonu tropikalnego. Morze pokryły grzywacze z pianą i nasz mały, zardzewiały świat jakby przyczaił się, przycichł w oczekiwaniu na nieunikniony atak sił natury.

Jacek Pałkiewicz

28 marca 2024



Tajfun na oceanie Spokojnym

Jeszcze wczoraj mechanicy bezskutecznie starali się naprawić awarię turbiny "Emeralda". Na szczęście drugi silnik pracował równo i zapewniał w miarę spokojną żeglugę. Ale nie na długo, bo jak grom z jasnego nieba spadła chmurna przestroga. Radiooficer odebrał ostrzeżenie o nadciągającym od wschodu tajfunie. I jak się okazało, uciec nie było dokąd, a już liczyliśmy, że do odległego o 600 mil portu docelowego dotrzemy w niecałe trzy dni.

"Pierwszy po Bogu", kopia twardego i bezkompromisowego kapitana Wolfa Larsena z "Wilka morskiego" Jacka Londona, skierował statek 30 stopni do fali. Nie musiał ograniczać obrotów silnika do "wolno naprzód", aby tylko zapewnić utrzymanie kursu, bo i tak nasz tylko jeden silnik nie wyduszał z siebie dużej prędkości. Ponadto polecił bosmanowi i cięśli przygotować statek do sztormowania.

Załoga zajęła się sprawdzaniem zamocowania ładunku, dociągała elementy mocujące, zabezpieczała wentylację ładowni, weryfikowała, czy wszystkie luki i bulaje są zamknięte i osłonięte blindklapami, pokrywami

sztormowymi. Kontrolowano wszelki sprzęt ruchomy w kambuzie i na pokładzie, gdzie przeciągano na wysokości piersi liny sztormowe ułatwiające poruszanie się przy wzburzonym morzu, sprawdzano środki ratunkowe i zabezpieczano tratwy. W kabinach każdy musiał zablokować szuflady specjalnym zatrzaskiem.



Decyzją komisji Liberii Jacek Palkiewicz zdobył licencję drugiego oficera pokładowego

W krótkim czasie wokół rozpętało się piekło. Huk morza, wycie wiatru, który osiągnął siłę 12 stopni w skali Beauforta i gwałtowne wyładowania atmosferyczne przerażały grozą. Statkiem ciskało bezlitośnie na lewo i na prawo. Nie było widać niczego prócz białej piany. Ściany wody zwały się na pokład, uderzały o forsztot nadbudówki, a potem bryzgi wody smagały szyby na mostku. Chwilami ulewa stępiała widoczność bez mała do zera. Wycieraczki pracowały ze skutecznością Syzyfa, ale gdyby nawet pozwoliły nam oglądać pandemonium za oknem, nie wpłynęłoby to na poprawę bezpieczeństwa.

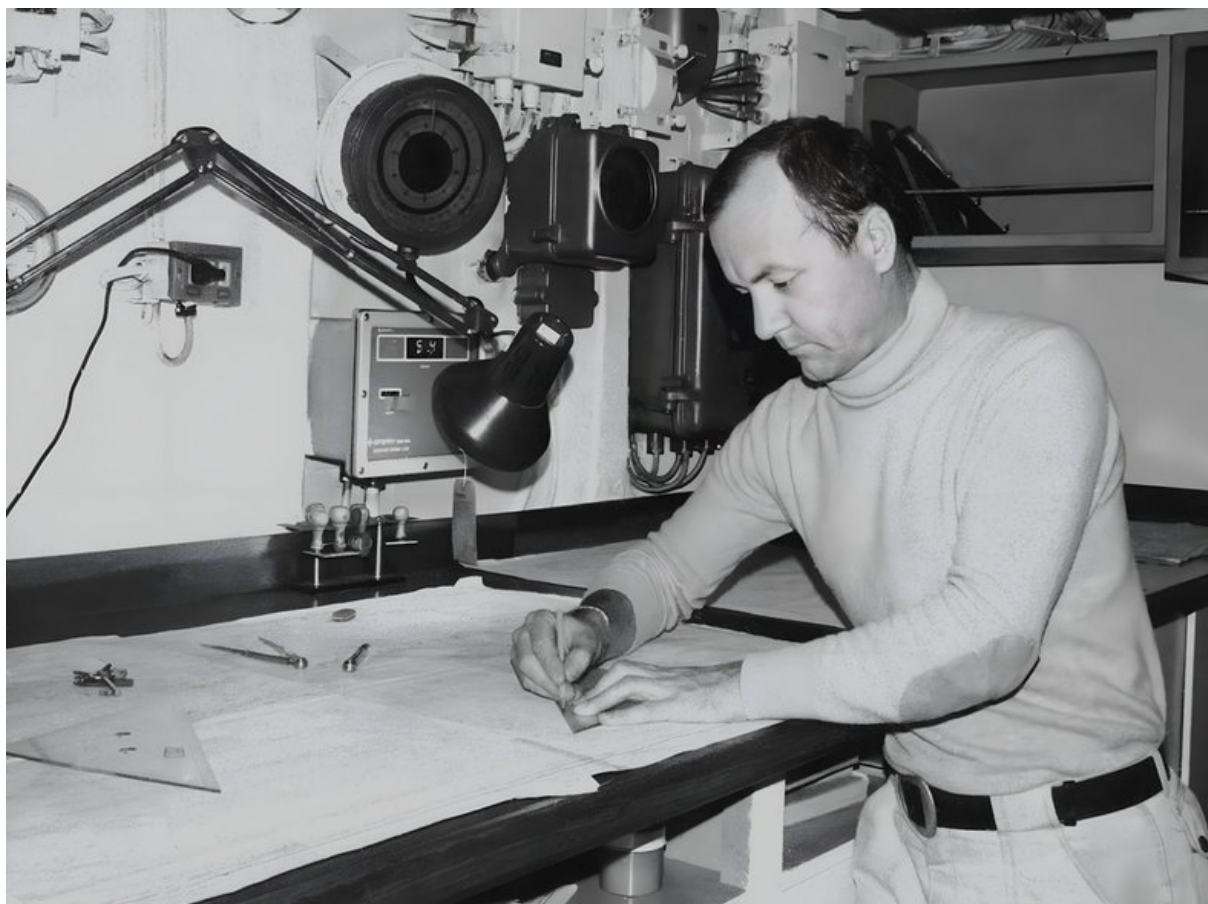
W ciemnościach nocy rozchwiana wyobraźnia miała tendencję do wyolbrzymiania zagrożenia, nic dziwnego, że przed oczami stawały nieczyste potęgi królestwa hadesu. Chwilami miałem odczucie, jakby "Emerald" sunął wstecz, ciągnięty w bezdenną otchłań. Kadłub w regularnych odstępach z hukiem ścierał się z kolejnymi górami wodnymi, zawisał na nieprawdopodobnie długie chwile na ich wierzchołku, potem raptownie osuwał się w próżnię. W nicość.

Dno dziobowej części statku wbijało się w ścianę wody i roznosiło silne, niepokojące wstrząśnięcia całego korpusu. Każde takie uderzenie było w stanie uszkodzić poszycie wysłużonej "krypy". A mogło być i gorzej, statek po prostu mógł złamać się na fali i w minutę pójść z całą załogą na dno. Statystyki potwierdzają, że każdego roku tonie kilkadziesiąt frachtowców. Dla każdej jednostki, bezradnej wobec niszczącej siły i potęgi szalejącego żywiołu, wszystkie sztormy to bezwzględna, uparta walka o przetrwanie.

Sięgam pamięcią do 1973 r., kiedy po niezbyt legalnym wyładowaniu za "żelazną kurtyną" gorączkowo szukałem pracy. W Genui nadarzyła się niezwykła gratka, której nie mogłem przepuścić. Przez dwa tygodnie, przez dzień i noc pobierałem nauki od polskiego oficera z frachtowca stojącego w stoczni remontowej, przerabiając program pięcioletniej szkoły morskiej. Po czym stanąłem przed komisją morską Konsulatu Liberii, aby ubiegać się o dyplom oficerski. Na szczęście egzaminatorzy nie byli zbyt wymagający.

Dokonałem wtedy rzeczy absolutnie bezprecedensowej. Bez placówki edukacyjnej, podobnie jak wybitny pisarz Joseph Conrad, zdobyłem licencję *Second Mate*, drugiego oficera wachtowego, uprawniającą do pracy na statkach oceanicznych o nieograniczonej wyporności. Kilka miesięcy temu zamustrowałem na ośmiotysięczniku "Emerald",

pływającej żelaznej trumnie, jakie zwykle trafiają się pod niebudzącą zaufania "tanią banderą". Czyli Liberii, Panamy, Cypru czy Malty i jeszcze innych krajów, które umożliwiają obcym armatorom rejestrację statku za stosunkowo niską opłatą, przy pobieżnych przeglądach technicznych oraz liberalnych przepisach w kwestii bezpieczeństwa pracy i zabezpieczenia socjalnego załogi.



Marynarska przygoda J. Pałkiewicza trwała dwa lata, po czym zajął się dziennikarstwem

Zestresowany po czterogodzinnej wachcie zamierzałem odpocząć w swojej kabinie. Zapałem się w koi nogami między ścianą i sztormdeską, ale nijak nie mogłem zasnąć, bo trzydziestostopniowy rozkołys był nie do zniesienia. Wyobraźnia pracowała intensywnie i okropna amplituda wychyleń z burty na burtę mogła przyczynić się do zawału serca. Nie wytrzymałem długo i kiedy uderzenie "dziadka", sławetnej dziewiątej fali giganta, przerastającej osiem mniejszych, wyrzuciło mnie jak z katapulty na podłogę, poszedłem do sterówki. W grupie zawsze różniej znosić momenty niepewności.





Jakby dla uzupełnienia teatru horroru, z czarnego nieba wyskoczyła jaskrawo srebrna błyskawica, która rozdarła je na pół i zniknęła za wielopiętrową górą wody. Zaraz potem, w absolutnej ciemności rozległ się piekielny grzmot. Jego echo jeszcze nie przebrzmiało, gdy kolejne dwa błyski odsłoniły przed nami na ułamki sekund następne spienione wzgórza, ruchome, żywe, bezwzględnie zimne... I znów huk. I jeszcze kolejny!

Nieopuszczający od wielu godzin steru, jeden z bardziej doświadczonych marynarzy, zmęczony nieustannym napięciem uwagi, z trudem wpatrywał się w różę wiatrów, odmawiając półszeptem pacierz po chorwacku. Z powodu słabej mocy silnika, a zatem bardzo obniżonej możliwości manewrowania, z nadludzkim trudem utrzymywał statek na właściwym kursie. Fałszywa albo opóźniona reakcja mogła spowodować wystawienie burty dla atakujących mas wody, co narażało nieuchronnie na niebezpieczeństwo.

Kapitan niewzruszenie opanowany siedział w swoim wysokim fotelu z uchwytem w oparciu na kubek z kawą, którą z wyraźnym trudem donosił mu wciąż steward. Ten stoicki spokój w sytuacji najwyraźniej groźnej musiał być tylko pozorny, ale bezsprzecznie pozytywnie wpływał na załogę. Wszyscy palili nerwowo papieros za papierosem jakby na uspokojenie tępego poczucia bezradności. Trzeba było trzymać się mocno czegoś trwałego i

na rozstawionych nogach balansować cały czas swoim ciałem, aby dostosować się do bezwładnych przechyłów. Wszystkimi targał niepokój, ludzie morza w starciu z potęgą natury od zawsze odczuwają podobny stan emocjonalny.

W pewnym momencie z ładowni zaczęły dochodzić niewróżące niczego dobrego jazgoty. To poluzowany ładunek przesunął się w rytmie falowania. Słychać było jego zgrzytliwe szuranie, dziki pisk, gdy stalowe obręcze wielkich skrzyń tarły o metalowe dno ładowni. Czy wytrzymają grodzie? Czy rozpędzona, kilkutonowa skrzynia nie wybije wielkiej jak stodoła dziury w burcie?! Przy każdym kolejnym większym przechyle wstrzymywałem oddech, z niepokojem czekając, kiedy "Emerald" wróci do pionowego położenia. Czy może ładunek pod pokładem przesunął się na tyle, że posłuszny nieubłaganym prawom fizyki, położy się on na fali i już więcej nie podniesie?

		The Republic of Liberia		LICENSE NUMBER 95985	
		MINISTRY OF FINANCE BUREAU OF MARITIME AFFAIRS			
LICENSE OF COMPETENCE TO MERCHANT MARINE OFFICER					
<i>Pursuant to the authority contained in Title 22 of the Liberian Code of Laws of 1956, as amended, it is hereby certified that</i>					
EDWARD JAXEK PALKIEWICZ					
<i>has been found duly qualified to perform the duties of</i>					
SECOND MATE					
on <u>OCEAN GOING</u> vessels of <u>ANY GROSS TONNAGE</u>					
<i>and is licensed to perform in said capacity on board vessels registered under the Maritime Law of the Republic of Liberia and engaged in international service. This license is valid for a term of five years from its date of issuance or renewal and is subject to suspension or revocation by the Commissioner or any Deputy Commissioner of Maritime Affairs.</i>					
	BIRTHDATE				
	JULY 2, 1942				
	BIRTHPLACE				
	IMMENSEN, GERMANY				
	CITIZENSHIP				
	POLISH				
	HEIGHT	WEIGHT	EYES	HAIR	
5'7"	155	BLUE	GRAY		
PERMANENT ADDRESS					
VIA M. DE MALACHIA DE TADDEI, 4 - MILANO ITALY					
<i>Issued by order of the Commissioner of Maritime Affairs this 12th day of DECEMBER 19 73</i>					
					 Deputy Commissioner of Maritime Affairs

Jacek Palkiewicz jako ekstern zdał egzamin przed morską

Człowiek za burtą – ofiara tajfunu

Gdyby nasza łajba miała zatonać, nie byłoby szans na uratowanie się. Byliśmy przeładowani, jak zwykle zresztą, bo kapitan w interesie armatora musi dbać o zyski z transportu ładunków. Bezpieczeństwo na tych statkach wiąże się z nieustannym kolebaniem na cienkiej linie. Uprzytomniłem to sobie, kiedy na naszych oczach dziki wichur zerwał jedną z dwóch szalup ratunkowych i uniósł w przestrzeń, donikąd. Rankiem weszliśmy zniemacka w oko cyklonu. Ni stąd, ni zowąd widzialność stała się dobra, otoczyła nas złowroga cisza, jedynie wielkie góry wodne wznosiły się i opadały w całkowitej martwocie. Wiedzieliśmy, że czeka nas jeszcze najgorsze, bo tajfun przybierze groźniejsze rozmiary.

W chwilach tego impasu jestem świadkiem mrozącego krew w żyłach wydarzenia. Filipiński marynarz, który kierował się do magazynku bosmańskiego na dziobie, zapomniał o podstawowych zasadach bezpieczeństwa. Nie bacząc na ryzyko, nie nałożył kamizelki ratunkowej, a przede wszystkim nie korzystał z rozciągniętych lin. W

pewnym momencie, po przejściu fali przez pokład, zniknął nam na zawsze z oczu. Przejęci tragizmem, przez moment milczeliśmy po tej wstrząsającej scenie.

Jedno jest oczywiste – bez względu na sytuację, w której znajduje się statek, należy zrobić wszystko, aby ratować życie ludzkie. Do tego celu są opracowane procedury "człowiek za burtą", m.in. nieskomplikowany manewr "pętli Williamsona". Kapitan tego nie zrobił. Prawdopodobnie, w pierwszym odruchu nawet i myślał o zatoczeniu kręgu, ale też zdawał sprawę, że bezkrytyczne stosowanie schematów i procedur w najeżonej przygniatającymi trudnościami sytuacji, przy zawężonej zwrotności statku oraz wysokim falowaniu, nie dawało szans na bezpieczne wykonanie manewru cyrkulacji. W tak krańcowych warunkach ryzykował zgubę swego statku oraz ludzi i nic dziwnego, że w obliczu krytycznego położenia, powziął taką właśnie decyzję.

Nie sądzę, aby ktoś odważył się wysunąć przeciwko niemu zarzut przyczynienia się do śmierci człowieka. Niewątpliwie master ocenił granice niezbędnego ryzyka akcji ratowniczej, która z dużym prawdopodobieństwem mogłaby okazać się zgubna. Mimo wszystko nie chciałbym być w jego skórze. Jakiś czas później zwierzył mi się, że chociaż wierzy w sens podjętej decyzji, to piętno pozostało. W psychice został uraz, a w sercu blizna. Do końca jego dni nurtować będzie pytanie, czy jednak owego dnia nie mógł postąpić inaczej.

Moralisci ze świata himalaizmu zarzuciliby mu złamanie norm etycznych, bo jak mówiła niegdyś szczytna maksyma — "towarzysza w górach nie zostawia się, nawet jeśli jest już tylko bryłą lodu". Dzisiaj takie podejście jest już anachronizmem. Nie można się oszukiwać. Rzeczywistość jest brutalna, w chwilach maksymalnych oparów zaczyna działać, sprowadzający się wyłącznie do egoizmu, instynkt samozachowawczy nakazujący przeżyć za każdą cenę. Jeśli opuszczę partnera mam bezsporne szanse wrócić do domu. Jeśli zostanę, mogę łatwo paść ofiarą. Przed tak bezwzględny dylemat stał także kapitan, który wołał nie narażać na śmierć swojej załogi kosztem ratowania rozbitka.

Po godzinie oko cyklonu przesunęło się i gwałtowna burza ponownie uderzyła z nową mocą. To była już nie kończąca się trzecia doba bezustannego, obłądnego miotania i ryku wichru, pełna przekleństw, modłów i oczekiwań. Aż wreszcie, równie nagle jak przyszedł – oszalały, nie znający litości tajfun spotulniał. Nawałnica odpuściła. Okrucieństwo oceanu wyraźnie słabło, tylko napływające z różnych kierunków fale były wciąż jeszcze duże. Wszystkim wyraźnie poprawiało się samopoczucie, uchodziło przygnębienie i obawa. Zmaltretowani, wolni od wachty ludzie mogli wreszcie odpocząć, chociaż dramatyczne wydarzenie tkwiło wciąż w naszych umysłach.

Na podstawie książki autora Palkiewicz.com (Wydawnictwo Świat Książki).

Jacek Palkiewicz — reporter, eksplorator, odkrywca źródła Amazonki, twórca survivalu w Europie. Autor ponad 30 książek.

www.palkiewicz.com