

SŁOWA PIANĄ PISANE

Dla wielu ludzi Morze Bałtyckie kończy się jeszcze na plaży, bo przecież tam właśnie każdego lata rozpościerają się na kocach i ręcznikach najpiękniejsze widoki, gdy studenci obojga płci jadą wypocząć po zaliczonej sesji lub ciężko zapracować na sfinansowanie kolejnego roku studiów. Co roku zbiera się też ekipa śmiałków, dla których suchy piasek plaży jest zapowiedzią mokrej, morskiej przygody, a krzyki mew unoszą ich myśli nad wody zatoki. Wszystko po to, by „Zobaczyć Morze”.

Tak właśnie nazywa się projekt organizowany corocznie przez warszawską fundację Gniazdo Piratów. Biorą w nim udział osoby niewidome i słabowidzące, które stanowią połowę załogi żaglowca Zawisza Czarny. Skład osobowy uzupełniają widzący ochotnicy, kadra oficerska, a także

najważniejsi ludzie na statku – kapitan, Chief, bosman, mechanik.

Czy można sterować statkiem nie widząc, co jest przed dziobem? Co to jest psia wachta? Czy możliwe jest aby silnik wyprodukowany po II wojnie światowej był jeszcze na chodzie? Jeśli chcecie poznać odpowiedzi na te pytania, zapraszam do lektury.

ZBIERAM KASĘ, NO I W TRASĘ

Przygotowania do wypłynięcia w morze nie zaczynają się z chwilą odbicia od brzegu. Trzeba najpierw uzbiierać odpowiednią kwotę, czyli około 1500 zł. ale od czego są stypendia? Warto byłoby też zaopatrzyć się w pojemny plecak na ciepłe rzeczy, chroniącą od wiatru i deszczu kurtkę i można wyruszać naprzeciw przygodzie.

Mimo iż nie potrafię pływać, to woda przyciąga mnie do siebie jak

magnes, więc wyposażony w niezbędne rzeczy, o których pisałem wyżej, udałem się na swój pierwszy rejs. Miałem to szczęście, że w załodze, a nawet jak się później okazało, w wachcie był mój serdeczny kumpel Bartek. Jeszcze przed wypłynięciem oprowadził mnie po „Zawiasie”, bo tak pieszczotliwie nazywamy żaglowiec. Dzięki temu szybko się na nim zadowoliłem i mogłem się skoncentrować na poznawaniu reszty współzałogantów. Sprzymierzeńcem w integracji okazał się silnik Zawiszy, który jak przystało na konstrukcję z początku lat 50., odmówił współpracy na kilka dni i musieliśmy stać w porcie. Wreszcie nastał ten moment, gdy syrena pokładowa obwieściła pełnosprawność w maszynowni i odbiliśmy od ojczystych brzegów.

POKŁADOWY PORZĄDEK DNIA

Przez resztki snu przebijają się odgłosy rozkładanych talerzy i sztuców. To właśnie wachta kuchenna przygotowuje śniadanie w kubryku – miejscu, gdzie śpią wszyscy rejsowicze, będącym równocześnie jadalnią. W międzyczasie ekipa przejmująca stery od 8:00 dzieli się na tych, którzy zjedzą wcześniej i tych, którzy pójść czuć przy sterze. Po zjedzonym i przegadanim śniadaniu pora udać się na rejony – codzienne sprzątanie statku, szorowanie pokładów, mycie toalet i tym podobne. Do ciężkiej pracy zagrzewają wszystkich pokrzykiwania bosmana. Gdziekolwiek się nie pojawi, od razu słychać gromkie „Do roboty!” i wskazówki, co należałoby doczyścić, dopolerować, aby mosiądz dzwonu pokładowego perfekcyjnie odbijał się w słońcu. Potem, gdy tylko nie ma sztormu i osobie znoszącej zupę uda się jej nie wylać na świeżo umyty pokład, nadchodzi pora obiadowa. Zdarza się jednak tak, że pomiędzy kęsami kotleta zabrzmi alarm i wszyscy w jednej chwili nakładają kapoki, by wybiec do żagli za które są odpowiedzialni. Gdy wiatr dmie w ożaglowanie, można dać odpocząć silnikowi i motorzyście, który, ku mojemu wielkiemu zdziwieniu, potrafi nawet spać w maszynowni, gdzie aby się porozumieć, trzeba do siebie krzyczeć. Popołudnie wypełnia nam nauka robienia węzłów



fot. Katarzyna Kutek-Sładek

Przygotowania do wypłynięcia w morze nie zaczynają się z chwilą odbicia od brzegu

marynarskich i odpoczynek, gdy tylko czas na to pozwoli. Wtedy też zmienia się wachta kuchenna, która pomaga w przygotowaniu, a potem w posprzątaniu po kolacji. Wspomnienie mycia ponad 40 talerzy, kubków, sztućców i kilku większych garnków wciąż nie może mnie opuścić.

Plan dnia wygląda nieco inaczej gdy jesteśmy w obcym porcie, bo wtedy po Rejonach udajemy się na zwiedzanie miasta i zakupy wspomagające wieczorną integrację, ale zawsze trzeba pamiętać że w trakcie pobytu na wodzie każdy musi być w 100% dyspozycyjny i nie można przeholować.

PŁYŃ ZA GŁOSEM STERU

Moim zdaniem nieco bezsensownym byłoby zabieranie niewidomych na rejs statkiem bez możliwości obarczenia każdego z osobna odpowiedzialnością za utrzymywanie dobrego kursu. Na szczęście na Zawiszy zamontowano GPS współpracujący z systemem informowania aktualnego sternika o wychyleniu płetwy sterowej. Takim sposobem nawet noc nie była przeszkodą w nawigowaniu żaglowcem.

Najlepiej wspominam sterowanie między 00:00 a 4:00, czyli w ramach psiej wachty. Wtedy wszyscy starają się przezwyciężyć zmęczenie, a lekiem na to są rozmowy prowadzone przy sterze i na okach – punktach obserwacyjnych na obu burtach.

Podczas jednej z takich wacht zdarzyło mi się żałować, że nie mogę zobaczyć odbijających się w wodzie gwiazd, linii horyzontu zlewającej się z widnokreślem, bo przecież to musi być niezapomniany widok – szczególnie na pełnym morzu.

GALERIA OSOBOWOŚCI

Spotkanie się tylu ludzi z różnymi doświadczeniami żywymi, światopoglądami i przebywanie z nimi przez dziesięć dni było dla mnie wyjątkowym przeżyciem. Jeszcze przed wyruszeniem z Gdyni, na „Zawiasa” zawitał Heniek – gość z gitarą, świetnym wokalem i masą historii z życia wziętych. Bardzo żałowałem że nie załapał się na żaden z przeze mnie odbytych rejsów. Celowo nie wspominałem najpierw o Kapitanie Januszu Zbierajewskim, gdyż on sam nie zabiega o rozgłos. Po prostu zgodził się na poprowadzenie tych rejsów i w zamian za rozumne



fot. Mateusz Macalka

Sprzymierzeńcem w integracji okazał się silnik Zawiszy, który jak przystało na konstrukcję z początku lat 50., odmówił współpracy na kilka dni

posłuszeństwo uczestnicy dostają od niego gwarancję bezpieczeństwa na wodach Bałtyku – bez względu na siłę wiatru i moc sztormu. Pomysłodawcą projektu „Zobaczyć morze” jest Roman Roczeń – niewidomy szantymen, którego opowieść o jednym z takich rejsów usłyszana przeze mnie niegdyś w radiu była impulsem do przeżycia tej przygody. Niezwykle charakterystycznym człowiekiem jest także bosman, który poza zaganianiem wszystkich „do roboty”, poświęca wiele swojego czasu na dopięcie projektu na ostatni guzik. Chciałbym jeszcze napomknąć o oficerach – Soplu i Jurku, którzy dzielili się ze mną swoją wiedzą i bez których pomocy nie czułbym się na statku spełniony, potrzebny. Pozostali rejsowicze, a w szczególności osoby będące ze mną w wachtach, nie mogą zostać pominięte, ale na ich temat musiałbym napisać osobny tekst.

PRZEŻYJMY TO JESZCZE RAZ

Więzi wytworzone na takich rejsach są na tyle silne, że w grudniu

organizowane są spotkania podsumowujące odbytą podróż. Na tę okoliczność zjeżdżają się do Warszawy chętni uczestnicy wszystkich rejsów organizowanych pod nazwą „Zobaczyć morze” i bardzo trudno skończyć takie spotkania, przez co trwają one do wczesnych godzin porannych.

Być może ten tekst wcale nie jest klasycznym artykułem, a raczej laurką za niezapomniane przeżycia, ale każdemu życzę by mógł czegoś takiego doświadczyć. Wypłynięcie na głębokie morze pozwala spojrzeć na życie z zupełnie innej perspektywy, jest odpoczynkiem od problemów codzienności na lądzie, ale co najważniejsze daje siłę, by przeciwstawić się tym przeciwnościom po powrocie z cudownego rejsu.

Jeśli więc chcesz przekonać się jak można nie tylko „Zobaczyć morze”, ale także je pokochać, zachęcam do zapisania się na rejs w roku 2013. Ja zabużam się w morzu na amen. ■

Piotr Franiek (UPJPII)