

**KAPITAN
MAREK
MALCHER**

PRZEPUSTKA NA LĄD



Kapitan Marek Malcher jest magistrem fizyki teoretycznej, absolwentem Uniwersytetu Wrocławskiego i Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Związany z morzem od 1976 roku jako oficer pokładowy, a od 1991 – kapitan. W latach 1998-2015 pracował jako kapitan statków obsługujących morskie instalacje naftowe w różnych rejonach świata. Mieszka w Mosinie pod Poznaniem.



Książka odsłania kulisy pracy na morzu. Zderza mity z rzeczywistością. Pokazuje losy polskich marynarzy od czasów PRL-u do chwili obecnej. Z pokładu „Białej Fregaty” przenosimy się na nowoczesny skomputeryzowany statek pracujący na polu naftowym. Morskie tragedie przeplatają się z opisami przygód w portach całego świata.

Przeczytałem błyskawicznie „Przepustkę” i szczerze Ci jej gratuluję. Krótkie, lapidarne całości układają się w coś w rodzaju prywatnej encyklopedii życia zawodowego i życia w szerszym sensie... Zrezygnowałeś z pedantycznej chronologii, zyskałeś możliwość pamięciowych powrotów do zdarzeń wcześniejszych. Masz wycucie sztuki kompozycji.

Z listu prof. Edwarda Balcerzana (krytyka literackiego, członka Polskiego PEN-Clubu) do Autora.



Patronat

PRZEJDŹ

do księgarni online:
www.sorus.pl

KAPITAN
MAREK
MALCHER

PRZEPUSTKA NA LĄD



Sorus

Poznań 2021

Redaktor prowadzący
Wojciech Nowakowski

Redakcja
Izabela Dachtera-Walędziak

Projekt okładki
Zuzanna Lenartowicz-Malcher, opracowanie Dominik Szmajda

Fotografie w książce pochodzą z prywatnego archiwum
Marka Malchera.

Zdjęcie autora na tyle okładki: Michał Świtalski

Copyright © by Marek Malcher 2021
Copyright © by Sorus 2021

Wydanie I

ISBN 978-83-66664-59-3

Wydawnictwo Sorus
Księgarnia internetowa: www.sorus.pl

Przygotowanie, druk i dystrybucja
DM Sorus sp. z o.o.
ul. Bóżnicza 15/6, 61-751 Poznań
tel. +48 61 653 01 43
sorus@sorus.pl

My, co mamy ciepłą strawę i kąt,
opinię jak łza – przepustkę na ląd.
Pijmy wino za kolegów,
co się niby iskry tłą.

Agnieszka Osiecka

Kolegom na morzu i Rodzinom, które na Nich czekają.

Kometa

Statek, którego byłem kapitanem, nieduży i niezbyt nowy AHTS, czyli holownik przystosowany do pracy przy instalacjach naftowych – m/v Pagenturm, oczekiwał w Duali, w Kamerunie, na kolejne wyjście na pole naftowe. Był koniec roku 2004.

Pewnego dnia na pokładzie pojawiło się sześciu młodych, amerykańskich cywilów. Nietrudno było zorientować się, że cywilami są tylko dlatego, że przed wyjazdem z kraju zdjęli wojskowe mundury. Ich dowódca przedstawił mi się jako kapitan US Air Force Jonathon S. Seal. Od tego dnia mieliśmy współpracować przez najbliższe sześć tygodni. Ta współpraca okazała się dla mnie bardzo komfortowa. Staliśmy w porcie i spokojnie konserwowaliśmy statek. Wieczorami chodziłem pograć w tenisa w bazie Totala, obok której cumowaliśmy. Amerykanie, po zakwaterowaniu na statku, nie potrzebowali pomocy i tylko wyjątkowo prosili o coś naszych mechaników. Poza tym pracowali sami, montując na otwartym pokładzie kilka kontenerów. W tych kontenerach powstawało zaawansowane, pełne elektroniki i anten laboratorium.

Przybysze nie ukrywali tego, co robią i jaka będzie nasza rola. Reprezentowali NASA. Nasz statek stał się jednym z ośmiu wyznaczonych w różnych częściach globu punktów telemetrycznych. Punkty te miały dokonywać pomiarów trajektorii lotu sondy kosmicznej, która zostanie wystrzelona z przylądka Canaveral na Florydzie. Na morzu taką rolę jak nasza miał pełnić jeszcze statek na Pacyfiku. Pozostałe sześć stacji pomiarowych zaplanowano na lądzie.

Amerykanie byli przyjaźnie nastawieni, więc zasypywałem ich pytaniami i coraz bardziej angażowałem się w ten projekt. Wiadomo było, że sonda wysłana zostanie w celu zbadania składu jądra komety Tempel 1 i że poleci w jej kierunku

około pół roku. Na końcu część sondy z dużą prędkością uderzy w jądro ciała niebieskiego. Na podstawie tak wywołanej eksplozji na Ziemi można będzie odczytać skład materii tegoż kosmicznego podróżnika.

Tuż przed Nowym Rokiem wyszliśmy w morze. W momencie startu rakiety mieliśmy znaleźć się 800 mil na zachód od stolicy Angoli, Luandy. Dopłynęliśmy tam po paru dniach. Na Florydzie wkrótce zaczęło się odliczanie do startu. Polega ono na sprawdzaniu przez 48 godzin przed startem wszystkich systemów sondy i rakiety, która ma ją wynieść na orbitę. Z chwilą wykrycia najmniejszej usterki odliczanie jest przerywane. Wznawia się je po usunięciu wadliwej części.

Zapytałem naszych gości, jak statystycznie wyglądają szanse na punktualny start. Kapitan Seal odpowiedział, że w dość długiej już historii lotów kosmicznych przeciętnie zaczynało procedurę startową od nowa trzykrotnie. Rekord to ponowne odliczanie dwadzieścia trzy razy. Ale bywa i tak, że wszystko działa bezbłędnie i start odbywa się w terminie. W naszym przypadku czas startu był bardzo ważny. Gdyby nie odbył się punktualnie, dostalibyśmy jeszcze drugą szansę za tydzień. Jeżeli i tego okna czasowego nie wykorzystano by, to na następną okazję takiego położenia komety wobec Ziemi, które umożliwiłoby sondzie dotarcie do niej, trzeba byłoby czekać półtora roku.

Wystrzelenie rakiety zaplanowano na 12 stycznia 2005 roku. Start z przylądka Canaveral odbył się bez przeszkód, po pierwszym odliczaniu. Nasz statek był wcześniej w przewidzianym miejscu. Szedł z zadaną prędkością i kursem. Pilnowałem wszystkiego na mostku. Po 18 minutach od startu moja w większości czarnoskóra załoga zgromadzona na pokładzie głośnymi okrzykami witała przelatujący przez nieboskłon punkt. Skoncentrowany na kursie statku zdążyłem go zobaczyć, dopiero gdy zniknął już za horyzontem. Nasze zadanie zostało zrealizowane, mogliśmy wracać do portu.

Po tej nietypowej dla marynarza przygodzie pozostało mi wspomnienie bardzo sympatycznej współpracy z Amerykanami potwierdzonej listem pochwalnym, otrzymanym od kapitana Seal'a. Pozostała mi także dotkliwa świadomość faktu, że wystrzelona z przylądka Canaveral rakieta w ciągu 18 minut była już nad Afryką. Była to rakieta z pokojowym, służącym nauce ładunkiem. Jednak tyle samo czasu potrzeba, aby przemieścić ładunek nuklearny z jednej części globu na drugi.

Sonda, przy której pracowaliśmy, nazywała się Deep Impact i 4 lipca 2005 roku uderzyła w jądro komety.



DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
HEADQUARTERS SPACE AND MISSILE SYSTEMS CENTER (AFSPC)
LOS ANGELES AIR FORCE BASE, CALIFORNIA

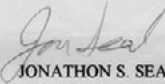
16 Jan 05

MEMORANDUM FOR RECORD

FROM: SMC Det 12/VOD
3550 Aberdeen Ave SE
Kirtland AFB, NM, 87117

SUBJECT: Captain Marek T. Malcher's Performance in Support of DEEP IMPACT

1. Marek Malcher, while serving as ship's Master aboard MV Pagenturn, provided outstanding support to the National Aeronautics and Space Administration of the United States of America during the successful launch of the DEEP IMPACT space exploration probe. His skillful handling of the vessel enabled the accomplishment of all mission objections assigned to the Deployable Systems telemetry collection team. Furthermore, his conscientious attendance to all details of crew safety, health, and well being resulted in an excellent overall experience.
2. I would recommend Captain Malcher for without hesitation for any endeavor. He is a willing and able seaman and an example of professionalism to his men.
3. Thank you for your time and consideration of this matter.


JONATHON S. SEAL, Capt, USAF
Chief, Mission Planning
Deployable Systems

Oficjalna rekomendacja z Amerykańskiego Departamentu Obrony

Pierwsze spotkanie z morzem

Mglisty lutowy poranek 1972 roku. W oddali na gdyńskiej re-dzie widać kilka statków. Nad nami mewy. Wiaterek od morza, niezbyt silny, ale przenikliwie zimny.

Przystanęliśmy z moim przyjacielem Juliuszem Ferberem na Skwerze Kościuszki, parę metrów od przycumowanego do nabrzeża Daru Pomorza. Biała fregata stała nieruchomo z pozbawionymi żagli masztami, na pokładzie nie było żywej duszy. Przyglądaliśmy się pięknemu statkowi, który wydawał nam się tak samo przygnębiony, jak my sami. I tak samo jak my stęskniony podróży w daleki, piękny świat. Za plecami mieliśmy Wydział Nawigacyjny Wyższej Szkoły Morskiej. Ale to raczej szkoła odwróciła się do nas plecami, a nie my do niej. Parę minut wcześniej dziekan Wydziału Nawigacji Wyższej Szkoły Morskiej, kapitan żegluga wielkiej, z wysokości całego swojego majestatu popartego wspiniałym kapitańskim mundurem, dał nam do zrozumienia całkowicie jednoznacznie, że nasze marzenia o byciu studentami jego uczelni są zwykłą fanaberią młodych, niedojrzałych ludzi. Kaprysem, którego nie ma zamiaru popierać. Do szkoły nas nie przyjmie i czasu dla nas więcej nie ma. Doradził nam natychmiastowy powrót do Wrocławia. Miał pełne prawo tak nas potraktować. Wyższa Szkoła Morska przez cały czas swojego powojennego istnienia, aż do początku lat 90., była oblegana przez kandydatów na oficerów floty handlowej. Na każde miejsce kolejnego pierwszego roku do egzaminu wstępnego przystępowało sześciu lub więcej chętnych.

My z Julkiem byliśmy w dodatku całkowicie nietypowymi kandydatami. W tymże samym dniu, zamiast w Gdyni, powinniśmy być na zajęciach na Uniwersytecie Wrocławskim. Obaj kończyliśmy we Wrocławiu fizykę. Nasza próba dostania się

na morze była wynikiem wielu wieczornych rozmów o podróżach, kilku miesięcy wakacji pod żaglami na Mazurach, tęsknoty do zamkniętego dla nas żelazną kurtyną dalekiego świata i wreszcie niepewności, co zrobić z nieuchronnie zbliżającym się dorosłym życiem. Obu nam w decyzji o zmianie zawodu pomogła życzliwość naszych rodzin, mnie zaś dodatkowo renta po Ojcu, którą miałem otrzymywać do 27 roku życia pod warunkiem, że do tego czasu będę się uczył.

Swoją decyzją dziekan zniechęcił nas do morskiej kariery tylko chwilowo. Byliśmy na tyle uparci, iż uznaliśmy, że jego zdanie wcale nie musi być ostateczne. Przecież na drugim roku szkoły, od którego chcieliśmy zacząć edukację, nie zabierzemy już nikomu miejsca przy wstępnej selekcji egzaminacyjnej. Złożyliśmy więc odwołanie do rektora. Ku naszej radości zostało ono rozpatrzone pozytywnie. Tak staliśmy się studentami Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Gwiazdy i GPS

W czasie pierwszego mojego rejsu po szkole, w roku 1976, pełniłem wachtę jeszcze nie samodzielnie, a razem z chiefem, czyli pierwszym oficerem. Byłem asystentem pokładowym. Chiefowska wachta na większości statków świata to godziny od czwartej do ósmej rano i od 16 do 20 wieczorem.

Płynęliśmy na północ, około 60 mil od lądu, wzdłuż wybrzeży wschodnio-afrykańskich niedaleko słynnego Rogu Afryki, gdzie dzisiaj wypatrywalibyśmy przede wszystkim piratów. **Jedynym** sposobem określenia rzeczywistego położenia statku była pozycja astronomiczna, czyli uzyskana z pomiaru wysokości i azymutu ciał niebieskich. Jeżeli niebo było zachmurzone i nie było widać ani słońca, ani gwiazd, mogliśmy liczyć tylko na tak zwane zliczenie. Jest to założenie prawdopodobnej prędkości statku i zaznaczanie jego pozycji na kursie co stały okres. Takie określenie pozycji może być obarczone sporym błędem, bo nie uwzględnia rzeczywistego działania prądu wody i wiatru. Nie uwzględnia też faktycznej prędkości statku, bowiem nawet ona jeszcze 50 lat temu była określana tylko w przybliżeniu. Tymczasem przez kilkanaście dni naszego rejsu chmury zakrywały całe niebo. Byliśmy skazani wyłącznie na pozycję ze zliczenia.

Po kilku dniach zdarzył się pogodny wieczór z rozgwieżdżonym niebem. Zrobiłem sekstantem pomiary kilku gwiazd i zacząłem obliczenia. Szło mi to nie najlepiej – nie miałem jeszcze wprawy. Wreszcie jest! Kilka linii pozycyjnych przecinających się niedaleko od siebie. Gdzieś tutaj jesteśmy.

Pozycja wyliczona na podstawie położenia gwiazd okazała się odległa o siedemnaście mil morskich ($17 \times 1,852 \text{ km} = 31 \text{ km}$) od tej zliczonej. Na mostek przyszedł kapitan, rzucił okiem na mapę z wyrysowaną pozycją i mruknął dość pogardliwie:

– Bzdura.

Mylił się. Następnego dnia rano mogliśmy określić nasze rzeczywiste położenie na podstawie obrazu radarowego. Znaleźliśmy na ekranie charakterystyczne kształty wybrzeża, odległości do nich i namiary na nie. Nasza rzeczywista pozycja różniła się od tej wynikającej z moich wieczornych obliczeń o trzy mile. **Czyli mniej więcej tylko o pięć kilometrów, a nie o ponad 30!**

Czterdzieści lat później, przez cały ostatni rok mojego pływania, kierowałem specjalistycznym statkiem o długości 94 metrów, który obsługiwał platformy wiertnicze. Współpraca statku z platformą jest niemożliwa bez utrzymywania stałej, prawie nieruchomej pozycji w najbliższej odległości od instalacji. W platformę oczywiście nie wolno uderzyć, a nawet jej dotknąć, bowiem przy dynamicznym spotkaniu dwu mas stali o wadze kilkudziesięciu tysięcy ton, szkody mogą być tragiczne i astronomicznie kosztowne. Z drugiej strony trzeba ustawić statek na tyle blisko, aby wyładowywany lub odbierany towar był w zasięgu dźwigu platformy. Jednym słowem – duży statek na pełnym morzu, wystawiony na działanie falowania, wiatru i prądu, musi być utrzymywany przez długie godziny, a czasem nawet dni w stałej odległości kilkunastu metrów od instalacji naftowej. Oprócz paru innych warunków, jakie taka jednostka musi spełnić, potrzebne jest dokładne określanie jej pozycji. Mój statek był wyposażony w dwa specjalistyczne urządzenia GPS (oprócz dwóch innych nawigacyjnych) współpracujące z systemem naziemnych poprawek oraz w system komputerowy utrzymujący statek przy platformie. Pozycja dowolnego punktu na statku mogła być określana z dokładnością **do 10 centymetrów**. Taką samą dokładność mogłem uzyskać prawie w każdym miejscu na świecie. Tak zmieniło się nawigowanie w ciągu ostatnich 40 lat.

Morze w TV

Jestem w domu. Nareszcie jestem pełnoprawnym szcurem lądowym. Wróciłem z ostatniego kontraktu na statku. Kilka dni później napisałem do firmy e-mail, w którym zawiadomiłem o swojej rezygnacji i przejściu na emeryturę. Byłem związany z morzem przez 42 lata, całe dorosłe życie. Jako student Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, po szkole jako oficer pokładowy na statkach Polskich Linii Oceanicznych. Potem pływałem jako oficer i chieł (pierwszy oficer) na zagranicznych statkach – na kontraktach. Wreszcie, to od 1991 roku, jako kapitan kolejnych jednostek.

Jak przysłało na porządnego emeryta, w wygodnym fotelu oglądam dziennik telewizyjny. Na ekranie sztorm. Coś się dzieje na Atlantyku. Krótkie ujęcie siwych, wąskich pasemek piany na falach. Według skali Beauforta to ósemka: prędkość wiatru dochodzi do 70 km/godz. Na lądzie, według opisu skali Beauforta: „Gałązki są odłamywane od drzew. Samochody skręcają pod wpływem wiatru”. Ósemka to już sztorm, choć to jeszcze nie: silny (9 B), bardzo silny (10 B) czy gwałtowny (11 B), jak to opisywane jest w skali (**fot. 1**).

Im dłużej pracowałem na morzu, z tym większą obawą oczekiwałem złej pogody. Jako najmłodszy czwarty oficer byłem na statku, który podczas ciężkiego sztormu na Morzu Północnym znalazł się przez parę godzin w rzeczywiście groźnej sytuacji (o czym napiszę w innym miejscu). Wydaje mi się dzisiaj, że po ustaniu niebezpieczeństwa zdarzenie to nie zostawiło specjalnego śladu w mojej psychice. A może – jak dzisiaj o tym myślę – chyba nie zdawałem sobie w pełni sprawy z powagi zagrożenia. Z czasem było mi coraz trudniej wypierać takie przeżycia z psychiki. Zwłaszcza po objęciu dowództwa na statku i związanej z nim osobistej odpowiedzialności.

Sztormy na morzu trwają czasami kilka, a bywa że i kilkanaście dni. Statki płynące jesienią z Europy do Kanady lub północnej części Wschodniego Wybrzeża USA muszą liczyć się z tym, że przez całą swoją drogę będą szły przeciwko sztormowej pogodzie. Nie jest to tak, że funkcjonowałem w narastającym strachu, nawet trudno nazwać mój stan ducha lękiem. Z wyjątkiem momentów, gdy wymagała tego sytuacja nawigacyjna, spędzałem czas raczej poza mostkiem, choć bywają kapitanowie, którzy tkwią na nim przez wszystkie dni sztormu. Owszem, przychodziłem często, ale głównie po to, aby oprócz bieżącej kontroli sytuacji po prostu popatrzeć. Bo gniew morza w całej swojej grozie jest także bardzo pięknym zjawiskiem. Chodzi tu raczej o stan podwyższonego napięcia. Stan czujności i pełnego uświadomienia sobie skali zagrożenia. Jestem pewny, że tak reaguje przygniatająca większość kapitanów i chiełów mechaników – a może nawet wszystkich marynarzy.

W latach 90. pewnej grudniowej nocy szliśmy przeciwko sztormowi w stronę Baltimore, portu na Wschodnim Wybrzeżu USA. Wspinaliśmy się pracowicie na każdy kolejny grzbiet cztero-, pięciometrowej fali. Spotkanie statku z nadchodzącą falą to uderzenie, po którym cały kadłub statku się trzęsie. Około trzeciej w nocy zbudziła mnie zmiana w sposobie pracy silnika. W jednostajnym stukocie maszyny pojawiły się nowe dźwięki. Czułem coś podobnego do niepokoju, z jakim wsłuchuje się w pracę motoru każdy doświadczony kierowca – niepokojące dźwięki spod maski. Trzeba biec piętro wyżej, na mostek. W drzwiach kabiny niemal zderzyliśmy się z pierwszym mechanikiem, który równocześnie zbiegał pod pokład, po drodze wbijając się w roboczy kombinezon. Zbudzeni zmianą rytmu pracującego silnika, niezależnie od siebie w swoich kabinach natychmiast oceniliśmy zagrożenie. Jeżeli sztorm nie przybiera katastrofalnych rozmiarów i nie nabiera monstrualnej siły, nie stwarza dla współczesnego, dużego statku

poważnego zagrożenia. Pod jednym warunkiem: że statek ma sprawny silnik. Jeśli natomiast nagle nieruchomieje śruba, statek przestaje być nowoczesną, wspaniałą maszyną, zdolną do pokonywania oceanu, a staje się wielką bezwładną bryłą żelaza. Wielkim, kilku- lub kilkunastopiętrowym blokiem, zbudowanym ze stali, plastiku, drewna i wszystkiego, co zaplanowali stocznioowcy. Obiektem, który wprawdzie wciąż pływa, lecz nagle zaczyna poruszać się w sposób niemal całkowicie niekontrolowany, podyktowany wyłącznie stanem morza. Pojawiają się gwałtowne, duże przechyły, może zerwać się zamocowany ładunek, w maszynowni mogą powstać dalsze uszkodzenia. Ostatecznym skutkiem mogą być rany odniesione przez ludzi, a nawet przewrócenie się statku. Do tego nie można dopuścić. Śruba musi chodzić. W sztormie przywrócenie jej pracy staje się najwyższą koniecznością.

Tamtej nocy nie było żadnej poważnej awarii. Po kilkunastu minutach obaj wróciliśmy do swoich kabin. Poszliśmy spać. Czujnym snem tych wszystkich, którzy w każdej chwili mogą być zmuszeni stawić czoło zagrożeniu. Jak to zwykle na morzu.

Szkoła

Zaczęliśmy studia w Szkole Morskiej od miesięcznego pobytu, tak zwanej kandydatki, na Darze Pomorza. Biała Fregata stała przy reprezentacyjnym nabrzeżu przy Skwerze Kościuszki, jak wtedy, kiedy zobaczyliśmy ją po raz pierwszy. Przez miesiąc przygotowywaliśmy statek do wyjścia w morze, ale sami nie mieliśmy na nim jeszcze płynąć. Co nie znaczy, że brakowało nam wrażeń.

Po raz pierwszy pracowaliśmy na rejach. Na „Darze” są to długie, poziome, przymocowane do masztu metalowe rury o średnicy od 30 do 60 centymetrów. Do nich przytwierdzone są żagle. Zwija się je i rozwija, stojąc na równoległej do rei linii poniżej – na percie. Wtedy, we wczesnych latach 70. i jeszcze dość długo po nas, pracowało się na żaglowcu bez żadnego zabezpieczenia. Najwyższe reje wszystkich trzech masztów znajdują się na wysokości około ósmego lub dziewiątego piętra. Przypominam sobie, że nasz pierwszy dzień pracy był dość emocjonujący. Na tyle, że w nocy śniło mi się, że jestem na końcu rei (na noku) i nie mogę się ruszyć w żadną stronę. Zbudziłem się zlany zimnym potem.

Codzienna praca na wysokości szybko sprawiła, że poczuliśmy się na masztach pewnie. Myślę, że nawet zbyt pewnie. Cały lipiec 1972 roku spędziliśmy na masztach „Daru”, odstukując rdzawe plamy, malując, dokonując drobnych napraw. Byłoby to znacznie trudniej wytrzymać, gdyby nie fakt, że stając przy reprezentacyjnym gdyńskim nabrzeżu w środku lata, byliśmy obiektem nieustannego podziwu wczasowiczów, a co ważniejsze – wczasowiczek.



Wczasowiczki w Gdyni zwiedzają Dar Pomorza. Autor chętnie oprowadza



Pracujemy na „kandydatce”

Z początkiem nowego roku akademickiego, w październiku 1972 roku, zamieszkaliśmy w akademiku Wyższej Szkoły Morskiej przy ulicy Sędzickiego w Gdyni. Trudno o lepsze miejsce dla przyszłych nawigatorów. Akademik, zwany z racji swojego kształtu „skocznią”, leży na skarpie nad gdyńską plażą. Z okien w pokojach od strony morza rozciąga się piękny widok na Zatokę Gdańską, redę Gdyni, wreszcie na sam gdyński port.

Zakwaterowano nas na siódmym piętrze – pięciu studentów w jednym pokoju. Wszyscy byliśmy nieco „przerośnięci”, każdy z nas miał jakieś wcześniejsze, mniej lub bardziej pomyślne doświadczenia edukacyjne i życiowe. O sobie i moim przyjacielu Julku już pisałem. Będąc po studiach, byliśmy o pięć lat starsi niż większość naszych kolegów. Oprócz nas byli jeszcze: Irek K. – nie pomnę już, skąd pochodził, rodowity warszawiak Tosiek

Kazłowski i Czarek Wilk, który pojawił się w szkole z jakiejś zapadłej wioski w Kieleckiem czy Rzeszowskiem. Irek, który po roku spędzonym na morzu był już doświadczonym marynarzem, często raczył nas morskimi opowieściami, którymi to zachęcał, a to zniechęcał do morskiej kariery. On też odpadł najszybciej – nie przebrnął kolejnej sesji.

Tosiek Kazłowski także miał już za sobą jakieś próby studiowania, ale to właśnie on z nas wszystkich był najbardziej przekonany, że będzie całe życie marynarzem. Ostatniemu z naszej piątki – Czarkowi Wilkowi, osiągnięcie statusu studenta WSM zabrało również nieco więcej czasu niż normalnie. Status zresztą miał Czarek w szkole zupełnie specjalny.

Kiedy tylko kapitan B., nasz dziekan, miał do studentów jakąś przemowę pedagogiczną, niemal zawsze pojawiał się temat wzajemnej pomocy, a także pomocy studentom, którzy: „e... mm... radzą sobie z większym trudem, bowiem...” – tu dziekan głos zawieszał i znacząco spoglądał w stronę Czarka, który z niezwykle poważnym wyrazem twarzy spuszczał głowę. Po czym... równie solennie wykorzystywał na każdym kroku swój status „studenta, który sobie radzi z większym trudem”. Nie muszę dodawać, że sposób, w jaki to robił, świadczył świetnie o jego inteligencji i zdolnościach. Dość często w piątek wieczorem organizowaliśmy sobie męskie spotkania przy wódce. Oprócz morskich opowieści stałym tematem były rozmowy wychowanego w twardej szkole warszawskiej ulicy Tośka z równie twardo wychowanym w chłopskim domu na kieleckiej wsi – Czarkiem. Rozmowy prowadzone były, wraz z upływem wieczoru (i wódki), w coraz bardziej przyjaznej atmosferze i polegały na wzajemnej wymianie informacji:

– A powiedz, Czarus, krówki w obejściu macie? – pytał bawczo Tosiek.

– A mamy – odpowiadał Czarek.

- A świnki też?
- Też.
- To powiedz, Czarus, jak krówka robi?
- Muczy. Mu, mu...
- A świnka?
- A... A świnka to chrumka.
- Jak chrumka? Pochrumkaj, proszę, Czarus.
- Chrum, chrum... – posłusznie odpowiadał Czarek.

Dotrwaliśmy w przyjaźni w tym składzie i w tym samym pokoju do końca szkoły. Dzisiaj ja, po ponad 40 latach na morzu, w tym 23 latach kapitanowania, jestem na emeryturze. Kapitan żeglugi wielkiej Antoni Kazłowski do dzisiaj dowodzi statkami handlowymi. Ma zamiar pływać, dopóki mu zdrowie pozwoli. Kapitan żeglugi wielkiej Julek Ferber wciąż jeszcze jest pilotem statków na trasie Szczecin-Świnoujście¹.

W połowie stycznia 1983 roku statek Polskich Linii Oceanicznych Kudowa Zdrój wyszedł w z hiszpańskiego portu Castelló de la Plana w drogę do Libii. Około godziny czwartej nad ranem, 20 stycznia, 15 mil morskich na wschód od wyspy Ibiza, podczas ciężkiego sztormu Kudowa Zdrój po kilku uderzeniach fali w bok statku przewróciła się na burtę. Statek zatonął o godzinie 04.20. Z katastrofy ocalono ośmiu członków załogi. 19 straciło życie. Wśród nich drugi oficer – Cezary Wilk.

R.I.P., Czarku!

*

Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, w czasie gdy byliśmy tam studentami, przeżywała okres historycznych zmian. Od zaledwie dwóch lat (od roku 1970) miała w nazwie przymiotnik „wyższa”. Przedtem, od wznowienia działalności po wojnie,

¹ Obaj kapitanowie przeszli na emeryturę w 2021 roku.

była tylko „państwowa” i trzyletnia, a nie jak za naszych czasów czteroipółletnia. Poza tym od zmiany statusu otrzymywało się po jej zakończeniu tytuł inżyniera, a parę lat później także magistra. Dla nas miało to konsekwencje zasadnicze. Nie byliśmy kadetami, jak jeszcze dwa lata wcześniej, ale już studentami. Czyli ludźmi z pełnią praw obywatelskich – oczywiście w takim zakresie, jak je rozumiał panujący w PRL system. Różnica między kadetem a studentem była podstawowa. Kadet mieszkał w internacie PSM (Państwowej Szkoły Morskiej), a student w akademiku WSM (Wyższej Szkoły Morskiej). Kadeta, tzw. „wychowawca”, czyli cerber pilnujący porządku w internacie, mógł obrzucić ogólnowojskowymi obelgami, postawić na baczność i kazać mu czyścić ubikację szczoteczką do zębów. Nie mówiąc już o zatrzymaniu go na tydzień bez wyjścia do miasta po zajęciach. Ale już ze studentem nie miał prawa tego robić. Mimo że student był w tym samym co kadet mundurze, w tej samej szkole. Student po zajęciach był panem własnego czasu i mógł wyjść z akademika i wejść do niego o dowolnej porze.

Jednak jak to zwykle przy okazji każdej reformy bywa, o czymś (o kimś) się zapomina. O „wychowawcach” w akademiku (internacie) zapomniano na całe dwa lata. Musieli chyba przeżywać straszną traumę, gdy z bezwzględnych nadzorców nagle stali się po prostu portierami w akademiku. Przez pierwszy rok mogli przynajmniej nie wpuszczać do akademika dziewcząt, co dawało im pewną pozycję przetargową. Potem, wraz z pojawieniem się studentek w szkole, nawet i to im zabrano. Wreszcie po kolejnym roku akademickim zniknęli zupełnie.

W samej szkole reforma także wywoływała nie do końca oczekiwane skutki. Otóż na moim trzecim roku, który w całości spędziliśmy w szkole, z wyjątkiem dwóch tygodni praktyki na Bałtyku, na początku zajęć gruchnęła wieść, że możliwe

jest studiowanie tokiem indywidualnym. Jakoś tak się stało, że możliwości tego rodzaju studiów nie obwarowano żadnymi warunkami. Jak wiadomo, luki w prawie natychmiast wykorzystuje lud danym prawem objęty. I lud ruszył do ataku już następnego dnia. Na moim roku złożono ponad 30 podań o indywidualny tok studiów. Wszystkie te podania dziekan zaakceptował. Na własne i wykładowców nieszczęście.

To, co działo się później, w czasie semestru, było łatwe do przewidzenia. Po korytarzach Wydziału Nawigacyjnego oprócz 60 studentów trzeciego roku, którzy regularnie uczestniczyli w zajęciach, niespiesznie przechadzało się 30 indywidualnych, w tym piszący te słowa. Nie mając obowiązku obecności na wykładach i ćwiczeniach, dręczyli wykładowców pojedynczym umawianiem się na zaliczenie każdego z kilkunastu wymaganych przedmiotów. Około Bożego Narodzenia dziekan i cała kadra szkolna (przepraszam – akademicka) mieli dość. Nastąpiła rzeź niewiniątek. Każdy z nas był wzywany do dziekana i miał zdać sprawę ze swoich postępów i postępków. Także naukowych. Z 30 indywidualnych studentów po rozmowach (indywidualnych z dziekanem) pozostało zaledwie trzech. Cóż, wszyscy się uczyliśmy na błędach.

Zajęcia w szkole na ogół były na wysokim poziomie i sądzę, że nie ustępowały poziomem zajęciom na innych uczelniach technicznych. Było jeszcze paru legendarnych wykładowców przedmiotów zawodowych. Miałem przyjemność posłuchać bodaj jednego wykładu, a właściwie gawędy emerytowanego już wtedy Karola Olgierda Borchardta, autora książki „Znaczy Kapitan”. Był też doskonały wykładowca „Prawa drogi morskiej” – kpt. Władysław Rymarz, świetnie też wspominam komandora Zbigniewa Szczepanka, wykładowcę astronawigacji. Gawędziarzem wysokiej klasy był także kapitan Wojciech Zaczyk, uczący nas wiedzy okrętowej, który w swojej bogatej karierze miał także dowodzenie ts/s Stefanem Batorym, flagowym

polskim statkiem pasażerskim. Miałem go spotkać jeszcze raz w podpozańskim Puszczykowie, gdzie osiadł na emeryturze, zostawszy uprzednio mężem koleżanki mojej żony. Z drugiej strony niektórzy z wykładowców stawali się przedmiotem naszych kpin. Kapitanowi W., który znacznie częściej od opowieści o zasadach nawigacji raczył nas opowiadaniem o pływaniu w atlantyckich konwojach, naliczyliśmy, że według niego II wojna światowa powinna trwać około 15 lat, bo on osobiście pływał w tych konwojach przez lat dziesięć.

Jak już wcześniej pisałem, pojawiliśmy się w szkole morskiej prosto z uniwersytetu, skłonni do spojrzenia z pewną pobłażliwością na naszych kolegów jako początkujących „technokratów”. Dość szybko zostaliśmy sprowadzeni na ziemię. Wielu z nich zaskakiwało nas zdolnościami, inteligencją, szerokością horyzontów, a nawet wrażliwością ukrytą głęboko pod warstwą męskiej chropowatości i koszarowych żartów.

Jest w książce Borchardta „Znaczy Kapitan” scena, gdy jeden z kadetów przedwojennej Szkoły Morskiej w Tczewie, staje na jednej ręce na jabłku (najwyższej części) masztu, szkolnego żaglowca Lwów. Ta odwieczna potrzeba udowadniania sobie i innym odwagi, charakterystyczna dla wielu młodych mężczyzn, znana jest z literatury pod wieloma postaciami. Jak ci carscy oficerowie z „Wojny i pokoju” Tołstoja, którzy na parapecie okiennym, odchylając się do tyłu, wypijali butelkę szampana. U nas w akademiku także okna wchodziły w grę – po parapecie przechodziliśmy z pokoju do pokoju. Mieszkając zresztą na siódmym piętrze. Zabawa ta, kontynuowana przez kolejne roczniki jeszcze kilkanaście lat po ukończeniu przez nas szkoły, znalazła swój tragiczny finał – zakończył ją upadek i śmierć jednego ze studentów.

Dar Pomorza

Rejs na Darze Pomorza, trwający trzy i pół miesiąca, był dla studentów Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej czwartym semestrem studiów poświęconym praktyce astronawigacyjnej. Ponieważ obaj z moim przyjacielem Julkiem zaczęliśmy szkołę od trzeciego semestru (zaliczono nam przedmioty ogólne ze studiów na Uniwersytecie Wrocławskim), już po pół roku nauki mieliśmy odbyć rejs, który jest marzeniem każdego żeglarza. Nie był to dla nas pierwszy pobyt na „Darze” – byliśmy na jego pokładzie już przecież przez miesiąc na „kandydatce”, jeszcze przed podjęciem studiów. Teraz jednak mieliśmy wypłynąć w pierwszy oceaniczny rejs. I to Białą Fregatą, statkiem uznawanym za jeden z najpiękniejszych na świecie, a wtedy dodatkowo opromienionym zwycięstwem w regatach wielkich żaglowców „Operation Sail 1972” – czyli zaledwie rok wcześniej.

Nie tylko jako oceaniczni żeglarze byliśmy kompletnymi nowicjuszami. Choć dzisiejszej młodzieży może to wydawać się niewiarygodne, po raz pierwszy w życiu mieliśmy być za żelazną kurtyną. Niewielu młodym ludziom dana była w tamtych latach możliwość legalnego oglądania świata na zewnątrz tak zwanego obozu socjalistycznego. Możliwe, choć trudne, były wycieczki do „bratnich krajów demokracji ludowej”. Wyprowadza poza „obóz” była prawie niemożliwa. Mogli wyjeżdżać tylko wybitni sportowcy, alpiniści, artyści, niektórzy naukowcy i oczywiście młodzi działacze komunistyczni. Tymczasem my – co zresztą było jednym z celów naszego pobytu w szkole – nagle staliśmy się uprzywilejowaną grupą, która nie tylko mogła zobaczyć świat, ale jeszcze nam za to płacono. Bo płacono w rzeczy samej. Na dzisiejsze czasy były to kwoty dość nieprawdopodobne: 10 amerykańskich centów dziennie! Ale

w końcu byliśmy tylko studentami na praktyce. Już po paru dniach chodziliśmy więc po kolorowych ulicach Antwerpii, po uporządkowanej jak wielki angielski ogród Isle of Wight, gdzie przypłynęliśmy na żeglarski festiwal do porciku Cowes. Zobaczyliśmy, że świat nie musi być tak szary, jak szara była komunistyczna Polska.

Dzisiaj wiem, że praktyka astronawigacyjna – formalny cel trzymiesięcznego rejsu – była właściwie pretekstem do nauczania studentów morza, sprawdzianem wytrzymałości psychicznej i fizycznej kandydatów na oficerów floty. Byliśmy „niedźwiedzim mięsem” z powieści Jacka Londona „Bellew Zawierucha”. 120 studentów, w tym 90 nawigatorów, podzielonych na trzy wachty. Oprócz parunastu szczęśliwców wszyscy spaliliśmy w jednym pomieszczeniu, na międzypokładzie, w sali o wymiarach mniej więcej 10 metrów na 35. Spaliliśmy w hamakach, najpewniej w myśl piosenki „marynarz w noc się bawi, w dzień na hamaku śpi”. Miejsca było tak mało, że hamaki musiały być powieszone na zwisających z sufitu hakach w dwóch poziomach. Wszystkie nasze rzeczy prywatne umieszczone zostały w zamykanej stalowej szufladzie o wymiarach szuflady z przeciętnej szafy. Wbrew temu, co można by sądzić, warunki życia były surowe, ale cywilizowane. Hamak z grubego brezentu posiadał z obu stron drewniane rozpórki, była w nim regularna pościel z poduszką, prześcieradłem i kocem. Spało się zupełnie wygodnie. Po pobudce hamak składało się w schludny tobołek długości może 80 centymetrów i wagi około siedmiu kilogramów. Wagę pamiętam, bo złożony hamak spełniał jeszcze jedną funkcję, mianowicie miał zadbać o naszą kondycję fizyczną. Otóż pierwszą czynnością, jaką wykonywaliśmy po pobudce, było składanie hamaków, a następnie zarzucenie sobie tego nieporęcznego tobołka na plecy i wspinanie się biegiem po wantach, czyli linach podtrzymujących maszt z obu burt, aż na sailing, czyli pierwszą od dołu „ambonę” – taki

skrawek poziomego placyku dookoła masztu. A kto się wspiął ostatni, ten musiał odbywać tę trasę jeszcze raz. Dodatkowe prace, które wykonywaliśmy, takie jak pomaganie w kuchni, w piekarni, sprzątanie, zapewniały normalne funkcjonowanie statku, na którym płynęło tylu ludzi. Oprócz tego nauczyliśmy się też astronawigacji, no i żeglowaliśmy.

Co to znaczy żeglowaliśmy? Byliśmy wieloosobową siłą roboczą. Na żaglowcu z początku dwudziestego wieku podnoszenie, opuszczanie i ustawianie wszystkich żagli (ponad 2100 m² płótna) odbywało się siłą mięśni załogi. Ustawianie położenia żagli (i rej) w stosunku do wiatru mogło odbywać się częściowo z pokładu. Natomiast opuszczanie i podnoszenie głównych żagli odbywało się już z rej, czyli tych wielkich poziomych rur ustawionych prostopadle do masztu. To oznaczało łażenie po pertach (linach równoległych do rei) na wysokości od drugiego piętra do mniej więcej 10, bo maszty „Daru” sięgały 40 metrów.

Czy było to niebezpieczne? Właściwie to bardzo. Nie wiem dokładnie kiedy, ale na pewno dopiero na nowym Darze Młodzieży wprowadzono nakaz używania pasów bezpieczeństwa, którymi studenci przypinali się do masztu lub rei. Za moich czasów i jeszcze kilka lat po nas studenci nie mieli żadnych zabezpieczeń. Jedyne, co musiało być przywiązane do ręki, to młotek czy stalowy zdzierak do rdzy, który zabieraliśmy na nieustannie konserwowany i malowany maszt. Puszka z farbą czy małe stalowe narzędzie spadające z ósmego piętra mogą naprawdę wyrządzić człowiekowi na pokładzie sporą krzywdę.

Czy zdarzały się wypadki śmiertelne? Bodaj dwa w ciągu całej 50-letniej historii „Daru” w polskiej flocie. Nie wiem na ten temat nic więcej. W czasie naszej podróży jeden z kolegów otarł się o śmierć. Obsunął się z perty i zawisł na niej na rękach. Był przy końcu rei, wobec tego wystawał poza burtę. Gdyby puścił się i wpadł do wody, to szanse na jego odnalezienie i uratowanie oceniałbym na kilka procent. Na szczęście zdołał się

na rękach przesunąć aż do masztu, po czym złapał się innych lin i roztrzęsiony wylądował na pokładzie. Został natychmiast przywrócony do pionu przez komendanta, który dość głośno przekazał mu, co myśli o jego braku ostrożności, predyspozycjach intelektualnych oraz ogólnie o jego zachowaniu. Karnie stracił przepustkę na ląd w następnym porcie.

Gdy stale pracuje się w jakiejś niebezpiecznej pozycji, największym wrogiem staje się rutyna. Jednym z moich kolegów z wachty był Stefan, sympatyczny chłopak mający około dwóch metrów wzrostu. Często na maszcie pracowaliśmy dość blisko siebie, na tej samej percie. Z racji sporej różnicy wzrostu (on wysoki, ja odwrotnie) obaj mieliśmy na rejach miejsca bardziej i mniej wygodne dla siebie. Dla Stefana najwygodniejsze były najniższe reje. Tutaj perta, lina, po której chodziliśmy, była opuszczona mocno w stosunku do rei o jakieś 80-90 centymetrów. To dla niego oznaczało, że mógł wygodnie oprzeć się klatką piersiową o reję i w ten sposób bezpiecznie pracować. Dla mnie natomiast była to pozycja fatalna. Bardziej niż o pracy przy żaglach, do których musiałem sięgać, stojąc na tej linie na palcach, myślałem, żeby nie poślizgnąć się i nie spaść między reją a pertą. Zupełnie inaczej było na najwyższych rejach. Z jakiegoś powodu perta była tu wyżej, bliżej rei. Dla mnie świetnie, opierałem się o reję biodrami, zapierałem się i szarpałem żagle, ile tylko sił. Co innego Stefan. On, mając reję tuż powyżej kolan, przez cały czas myślał, żeby nie fiknąć kozła górą. Był w tym miejscu niemal tak bezużyteczny, jak ja na dole.

Napisałem wyżej o rutynie. Ale oprócz niej jest jeszcze ludzka głupota. Tym razem niestety moja. Oto jesteśmy ze Stefanem przy górnej rei. Ja, beztroski, podziwiam wspaniały, rozciągający się pode mną widok wielkiego żaglowca pod pełnymi żaglami. Dookoła błękitny ocean, słońeczko świeci, żaglowiec pięknie wygląda z wysoka. Zacząłem sobie podrygiwać, potem nawet podskoczyłem z tej radości. I wtedy usłyszałem:

CO TY, K..., ROBISZ?! Niemal katapultowałem Stefana. Sta-
liśmy blisko siebie na tej samej linii, ja bezpiecznie podskaku-
jąc zabezpieczony reją, on natomiast prawie kolanami opierał
się o nią, a cała górna część ciała wisiała powyżej. I każdy mój
podskok wybijał go wyżej. Od tamtej pory obaj jak ognia uni-
kaliśmy pracy na maszcie obok siebie.

Wejście Daru Pomorza do każdego portu było dla miej-
scowych wydarzeniem, a nasz statek główną atrakcją. Często
uświetnialiśmy różnego rodzaju festiwale. Tak było w Cowes,
w La Rochelle we Francji, w Lizbonie, Antwerpii, czy w sene-
galskim Dakarze. Wszędzie statek fetowano.

Zbudowany w Hamburgu w 1909 roku Dar Pomorza był na-
stępcą legendarnego Lwowa – pierwszego polskiego żaglowca
szkolnego. Został zakupiony ze składek społeczeństwa w 1929
roku. Po przebudowie wszedł do służby jako żaglowiec szkole-
niowy w 1930 roku. W 1934 roku statek wyszedł w roczną po-
dróż dookoła świata. Mój komendant, kapitan żeglugi wielkiej
Kazimierz Jurkiewicz, jako 22-letni chłopak był uczestnikiem tej
podróży. W czasie naszego rejsu, wiosną 1973 roku, Kazimierz
Jurkiewicz – jak się później okazało – był przedostatnim kapi-
tanem „Daru”. Na emeryturę przeszedł cztery lata później, ale
na statek wrócił po ostatnim kapitanie Tadeuszu Olechnowiczu,
kiedy to w 1982 roku został kustoszem „Daru”, już jako statku-
-muzeum. Tę służbę pełnił aż do swojej śmierci w roku 1985.

W czasie tych 105 dni na żaglowcu było nam czasem cięż-
ko. Narzekaliśmy na dyscyplinę. Wydawało się nam, że nami
pomiatają. Powtarzaliśmy sobie, że hierarchia jest na statku
następująca: komendant, załoga zawodowa, Misiek – czyli
statkowy psiak, wreszcie studenci. Później, właściwie z upły-
wem każdego roku, ta ocena stawała się coraz łagodniejsza,
coraz bardziej docenialiśmy to, w czym braliśmy udział. Coraz
bardziej byliśmy z tego dumni. Dzisiaj zostały mi w pamięci
przepiękne obrazy fregaty pod pełnymi żaglami, wspomnienia

zacinającego deszczu, kiedy w ciemnościach musieliśmy się wspinać na maszty, aby jak najszybciej zrzucić żagle, nocę pod tropikalnym niebem, gdy upał wyganiał nas na wyszorowany przez nas pokład, wreszcie wieczory na nim przy gitarze. Wydaje mi się też, że właśnie wtedy zyskałem jakąś wewnętrzną pewność siebie, przekonanie, że choć zapewne zrobię jeszcze w życiu masę błędów, to chyba sobie poradzę. I pewnie nie był to przypadek, że w kilkanaście dni po powrocie do kraju i zmustrowaniu z „Daru” zdołałem zainteresować sobą moją przyszłą żonę.



Na pokładzie Daru Pomorza – w środku autor



Dar Pomorza w Dakarze