

(po rejsie Zamoyskiego w 2017 r.)

## **Widok z mostka**

Przyjechał autokar. Po chwili na pomost, pod burtę podeszli pierwsi przybysze. Najprędzej oficerowie – stali bywalcy, szybkim pewnym krokiem, już z daleka witają się z czekającymi przy relingu kolegami. Za nimi pozostali, nieco wolniej, niektórzy nieśmiało, ale ta nieśmiałość wkrótce minie. Pogoria dla wszystkich jest przecież otwartym, przyjaznym domem.

Kapitan, lekko wychylony przez reling, przyglądał się twarzom podchodzących do trapu członków nowej załogi. Przywitał się z dobrymi znajomymi, z przyjaciółmi – oficerami, nauczycielami. Wśród uczniów z przyjemnością rozpoznawał niektóre twarze – to załoganci z ubiegłorocznego rejsu. Zawsze jest miło, kiedy młodzież wraca na statek. Przecież nie przyjechaliby ponownie, gdyby rok temu nie „złapali bakcyła”, o co zawsze on i jego ludzie tak bardzo się starają. Oby i w następnym roku powtórzyła się jakaś liczba osób spośród tych, które teraz przyjechały po raz pierwszy.

Wkrótce rozpoczął się zwyczajny „młyn” pierwszego dnia – dnia wymiany. To dla wszystkich trudny dzień. Nowa załoga jest po wielogodzinnej męczącej podróży, a tu nie ma czasu na odpoczynek – trzeba dać jej posiłek i jak najszybciej zacząć szkolenie. Przecież jest tyle informacji do przekazania. Najpierw najważniejszy blok szkoleń dotyczących bezpieczeństwa. Potem, po krótkiej przerwie, w miarę pozostającego do dyspozycji czasu, szkolenia praktyczne: liny, ponton, brasowanie, pierwsze wejście na fokmaszt. Wszystkiego i tak się nie zdąży w jeden dzień, wiele spraw przećwicz się już w czasie żeglugi, a niektóre będą ćwiczzone do końca rejsu. Dlatego na pierwszy dzień trzeba wybrać sprawy najważniejsze, kluczowe. Ale przecież *jego* kadra robiła to szkolenie już wielokrotnie i wszystko idzie płynnie.

Na pokładzie trwa więc do końca dnia szkolenie, a kapitan – oprócz podpisywania opinii i książeczek poprzedniej załogi, która wkrótce wyjedzie, oprócz swoich normalnych, codziennych zajęć na żyjącym przecież bez przerwy statku – co kilka godzin sprawdza w różnych dostępnych serwisach najświeższą prognozę pogody. Wkrótce trzeba podjąć pierwsze kluczowe decyzje, od tej prognozy właśnie zależne. Czy wypływać następnego poranka, co pozwoli przyjezdnym solidnie odespać podróż? A może opłaci się wyjść z portu już w ten sobotni wieczór, żeby gdzieś sensownie popłynąć zanim wiatr odwróci się na przeciwny, albo całkiem „zdechnie”? Czasem zdarza się też przeciwnie, że trzeba opóźnić wyjście, bywa, że nawet o dobę, do poniedziałku ze względu na zbyt silny wiatr, ale nie tym razem. Po wielokrotnych analizach i symulacjach sięgających aż na pięć – sześć dni do przodu (dzisiejsze zaawansowane prognozy specjalistyczne umożliwiają już nawet takie śmiałe przewidywania) wreszcie zapada decyzja: trzeba wyjść w niedzielę przed południem. Wprawdzie kilka pierwszych godzin będzie bez wiatru, na silniku, ale to nawet lepiej. Będzie

czas na dokończenie pewnych szkoleń praktycznych z obsługi pokładu, a załoga stopniowo oswoi się z nowym środowiskiem, które będzie coraz bardziej i bardziej ruchome...

W prowadzeniu rejsu jest kilka priorytetów. Pierwszy to oczywiście bezpieczeństwo, tu nie ma miejsca na dyskusję czy wahanie. Ale kolejny, także bardzo ważny, to atrakcyjność rejsu. Nie jakaś chwilowa, tania, chwytliwa, dla błahego poklasku, lecz głębsza. Młodzież przyjeżdża z nadziejami, z oczekiwaniami, z własnymi wyobrażeniami żeglarstwa: statku i życia na nim, morza i życia w nim, ciekawych lądów, nieznanymi wysp, kaprysów pogody. Trzeba w tym krótkim czasie dać tej młodzieży możliwie jak najwięcej wrażeń, nowych doznań, jak najwięcej pokazać, powiedzieć, nauczyć. Część z tego zostanie w tych młodych, pojętnych, chłonnych niczym gąbki umysłach na lata. I o to chodzi.

Żeby to uczynić skutecznie i sprawnie, trzeba jak najlepiej wykorzystać warunki, które na ten akurat tydzień zaplanował sobie władca mórz pospołu z zarządcą wiatru. Kapitan może – i musi – pokornie przyjąć ich wyroki i zrobić jak najlepszy z nich użytek.

Oto wyruszamy. Krętą ścieżką z głębi portu Marina di Loano wychodzimy na morze. Pierwsze godziny, zgodnie z prognozą, są łatwe – spokojna jazda na silniku, bez żagli trwa do późnego popołudnia. Trzeba wyjechać z głębi Zatoki Genueńskiej daleko na środek Morza Liguryjskiego i dostać się w obiecujący jezor wiatru, który pociągnie nas wzdłuż wschodniego brzegu Korsyki hen na południe. Jest odpowiednia chwila na przeprowadzenie ćwiczebnego alarmu „opuszczenia statku”. W praktyce sprawdzamy, co zapamiętano po wczorajszych szkoleniach (ech, gdzie ta moja ciepła czapka...). Szału nie ma, ale dramatu też nie. To samo z kolejnym pozorowanym alarmem, „człowiek za burtą”, ten pierwszy raz ulgowo i prawie bez świadomego udziału załogi, która dopiero zaczyna „czaić”. Po obu alarmach jest chwila na krótkie omówienie, żeby następnym razem poszło lepiej.

Przed kolacją można w końcu postawić przygotowane wcześniej żagle rejowe i odstawić silnik. Wiatr miło tężeje, prędkość rośnie. Ze sterburty pokazuje się coraz większy swell, czyli gładka długa fala urodzona gdzieś daleko na zachodzie przez całkiem inny, znacznie silniejszy wiatr.

Nie trzeba długo czekać, by coraz większy rolling, czyli „bujanie” z burty na burtę położyło młodą załogę na pokładzie. Większość zaczyna odczuwać chorobę morską. Niby to normalne, każdy o tym słyszał, każdy się spodziewał jakoś tego doświadczyć, ale kiedy już to przyjdzie, miło nie jest. Słabą pociechą są ciągłe zapewnienia ze strony kapitana i oficerów, że to przejdzie, że adaptacja, że pomaga praca i zajęcie czymś uwagi, albo patrzenie na horyzont. Swoje trzeba odchorować. Jedni krócej i lżej, inni trochę dłużej i ciężiej. Jak zwykle zdarzają się pojedyncze osoby nie chorujące wcale oraz takie, którym złe samopoczucie nie minie do końca rejsu. Ale większości te najbardziej dotkliwe objawy przechodzą następnego dnia, po dobie płynięcia.

A płynie się świetnie. Umiarkowany wiatr z rufy, taki akurat w sam raz, 5-6 w skali Beauforta, zapewnia szybką, komfortową żeglugę. Wkrótce Korsyka zasłania nas przed swellem i płynię

się jeszcze lepiej, a choroba morska niemal ustępuje. Za prawym trawersem zostaje słynny Cap Corse, w nocy mijamy Bastię, za lewym trawersem nikną kolejno mijane Toskańskie Siostry: Capraia, Elba, Pianosa, Montechristo (pozostałych trzech, czyli Gorgony, Giglio i Giannutri nie widać, są zbyt daleko na wschodzie). Taka żegluga to marzenie każdego żeglarza: szybko, gładko, pod piramidą żagli, w ciszy. Ale jest to „morska” cisza – inna, niż lądowa. Wypełnia ją szum rozcinanej dziobem i kłębiącej się za rufą wody, popiskiwanie bloków takielunku, czasem świst wiatru w wantach, no i głosy załogi. A, i jeszcze jedno: nieustający warkot agregatu, zapewniającego nam bez przerwy niezbędną dla życia energię elektryczną, która napędza na statku niemal wszystko. Na prąd działa kuchnia, dzięki której mamy co jeść, prąd napędza pompy tłoczące wodę morską do toalet i słodką do kranów, prąd to także światło pod pokładem i oświetlenie nawigacyjne na zewnątrz. Trudno, agregat musi warczeć non-stop. Na szczęście po pewnym czasie już się tego nie zauważa...

Prognoza sprawdza się doskonale. Północny, a potem północno-wschodni wiatr zapewnia szybki przelot aż w rejon Cieśniny Bonifacio. A zatem będzie można pokazać załodze jedno z najbardziej urokliwych, spektakularnych miejsc w tym rejonie Morza Śródziemnego: port i warowne miasto Bonifacio, położone jak orle gniazdo na wysokim, białym, niesamowicie wyrzeźbionym klifie. Ale dzięki sporej szybkości możliwe będą jeszcze inne atrakcje. Nadkładając nieco drogi kapitan decyduje się przepłynąć przez archipelag wyspy Madalena. Nawet trzeba kilka godzin poczekać w dryfie, żeby wśród wysp przepłynąć tuż po świcie. Umożliwi to pokazanie młodzieży nie tylko archipelagu, ale też pewnej lokalnej atrakcji naturalnej – jedna z formacji skalnych na wysokiej grani wyspy Sardynia do złudzenia przypomina niedźwiedzia. Mówimy między sobą żartobliwie, że „płyniemy zobaczyć misia”.

Po minięciu „misia” jeszcze parę godzin pysznej żeglugi na pełnych żaglach w poprzek Cieśniny Bonifacio, z prędkością rzędu 8-9 węzłów. Poranne słońce, żwawy wiatr, statek rwie do przodu jak rumak. Niemal euforyczny nastrój udziela się prawie wszystkim, a na pewno tym, w których duszach drzemią żeglarskie tęsknoty, albo brzmia szanty, jak kto woli.

Okazuje się, że śmiała żegluga wynagradza nas kolejnym bonusem: mając zapas czasu możemy zatrzymać się przed samym wejściem do Bonifacio na dwie godziny i – korzystając z ostony wysokiego brzegu – opuścić na spokojną wodę nasz mały pontonik, którym po kolei wywozimy grupki załogantów do widowiskowej groty wyłobionej przez erozję w miękkiej skale. Oficer Jeju pracowicie wykonuje pełne siedem kursów tam i z powrotem, co z małym piętnastokonnym silniczkiem trwa wieki, ale na takie atrakcje mamy czas. Tak, ten dzień powinien zapaść młodym ludziom na długo w pamięć: ciekawy archipelag, niezwykle skalny miś, szybka jazda przez Cieśninę, tajemnicza grotka z dziurą w suficie no i w końcu – Bonifacio.

Wtorkowe popołudnie i wieczór to zwiedzanie tego niezwykle miasta o bogatej historii. Malownicze średniowieczne mury zamkowe, strome jak skocznia narciarska uliczki, widoki z góry na Cieśninę i na białe klify, koszary po Legii Cudzoziemskiej, niezwykle cmentarz pełen ukwieconych katakumb i kaplic – no, jest co oglądać. A jednocześnie można nieco odetchnąć po dwóch dobach w morzu.

W środę tuż przed obiadem, zaraz po odejściu lokalnego promu i my wychodzimy w dalszą drogę. Tym razem już na silniku, bo wysoka Korsyka skutecznie zaślania nam wiatr, nadal wiejący z kierunku NE. My go prawie nie odczuwamy. Jedziemy w ten sposób wzdłuż zachodniego tym razem brzegu Korsyki w górę mapy, na północ, mijając liczne zatoki i przylądki widoczne dla nas w nocy jako latarnie morskie, lub tylko jako kontury na radarze. Za to na czwartkowy poranek kapitan przygotował kolejną niespodziankę i to sporego kalibru. Podpływamy pod północne krańce Korsyki i tam, zaledwie kilka mil przed Cap Corse rzucamy kotwicę w zatoczce pod maleńką miejscowością Port di Centuri. Cóż w tym takiego niezwykłego, ktoś zapyta? (oj, zapyta...) Otóż, oprócz tego, że samo miasteczko, jego zaciszny port i malownicze górzyste otoczenie są niezwyklej urody (może na niektórych to nie robi wrażenia), oprócz tego więc – jest to pierwsze w historii Pogorii rzucenie kotwicy w tej zatoce i pierwszy desant załogi w tym porcie. Chyba miło jest mieć świadomość, że uczestniczy się w czymś nowym, odkrywczym i dziewiczym.

Po tym ciekawym postoju kapitan wyprowadza statek w dalszą drogę krótko przed zmrokiem. Okazuje się, że pod pobliskim Cap Corse wita nas kolejny sprzyjający wiatr, który silnym ramieniem niesie nas przez całą noc aż pod włoską Rivierę. I znowu, korzystając z szybkiego przelotu przez Morze Liguryjskie, kapitan postanawia – trochę na siłę, ale warto – odwiedzić i pokazać młodzieży jeszcze jedno, wcześniej nie planowane miejsce: port Santa Margherita Ligure, gdzie po raz kolejny rzucamy kotwicę. Czasu jest już niewiele, bo to przecież piątek i trzeba płynąć do portu końcowego (jest nim tym razem Genua). A jednak udaje się szybko wywieźć młodzież na brzeg, gdzie – wyposażona w instrukcje i wskazówki – ma okazję odwiedzić nie tylko samą Margheritę, ale nawet pobliskie Portofino, słynne z urody (i bajecznie bogatych mieszkańców okolicznych rezydencji). Ot, taka wisienka na torcie.

Ostatni odcinek, krótki przelot z Margherity do Genowy, to już tylko kilka godzin motorowania, w większości w przedwieczornym zmroku i w nocnej ciemności. Taki „pusty” przelot jest świetną okazją, żeby przeciwiczyć rzadko przeprowadzany alarm pożarowy. Nie każda załoga ma okazję wziąć w tym udział, Zamoyski miał tę szansę. Dzięki temu nawet ci, którzy nigdy na morzu nie byli, mają teraz pewne wyobrażenie, jak takie ćwiczenie wygląda i jak należy się w jego czasie zachować, gdyby kiedyś w przyszłości zaszła taka potrzeba. Strumienie wody z hydrantów p-poż, ogniochronne stroje członków sekcji bojowej – co z tego, że to akcja pozorowana, że „płoną” akurat mało palne żurawiki, ważne jest ćwiczenie procedur alarmowych. Jakby tego było mało, tuż przed wejściem do końcowego portu kapitan zarządza jeszcze jeden alarm ćwiczebny: kolejny alarm „człowiek za burtą”. Alarm ten był już wprawdzie wcześniej dwukrotnie przeciwiczony, i to nawet raz „w pełnym wymiarze”, z użyciem nowo wyprodukowanego pozoranta „Wilsona”, czyli jaskrawozółtej boi z podwieszonym wielkim seledynowym pomponem (wykonanym doskonale przez młodzież i jednego z nauczycieli, czyli dzielnego Pana Michała, pod kierunkiem jednej z oficerek – czyli kreatywnej Anety). Tym razem jednak ćwiczenie przebiega w egipskich ciemnościach, a to odmienia postać rzeczy. Na czarnej wodzie jaskrawo świecą tylko trzy

światelka – latarka przymocowana do ucha Wilsona, druga latarka przyklejona na tyczce oraz „przepisowa” pławka świetlna przy kole ratunkowym (ta ostatnia zresztą wkrótce gaśnie, co też w sumie jest pożyteczne, bo pozwala wykryć usterkę i wymienić pławkę na nową). Wszystkie czynności, takie jak obserwacja, wodowanie i podnoszenie pontonu, ba – nawet zwykła zbiórka na stanowisku alarmowym – przeprowadzane w ciemności lub przy świetle elektrycznym dają zupełnie inne wrażenia i, co ważniejsze, zupełnie inne doświadczenie, niż to samo ćwiczone wcześniej w pełnym blasku dnia.

Nie ma możliwości zadowolić wszystkich. Zawsze w dużej grupie znajdą się entuzjaści (przybijam im piątkę), ale też na drugim biegunie znajdą się nieliczni malkontenci. Cała reszta, a tych jest na szczęście większość, po prostu jest zadowolona z nowych doznań i wrażeń. Ot, rozkład normalny Gaussa, krzywa dzwonowa, *if you know what I mean* ;)

Każdy miał okazję zajrzeć na chwilę w ten inny, nieznanym wcześniej świat żeglarski, nauczyć się czegoś nowego, myśleć, że ciekawego. Czy to na wachcie nawigacyjnej, czy w kambuzie, obserwując przyrządy i słuchając radia, albo w czasie alarmów, manewrów, pracy na pokładzie i na rejach, lub poznając kilka przydatnych węzłów, czy wreszcie odwiedzając nowe miejsca, do których większość z załogantów pewnie już nigdy nie wróci, ale będzie je pamiętała. To wszystko rozwija i poszerza wiedzę ogólną (a przecież mamy do czynienia z uczniami liceum ogólnokształcącego, i to jakże zacnego, *noblesse oblige!*).

Malkontenci byli i będą zawsze. Komuś nie podobało się przeurocze przecież Port di Centuri. Naprawdę! Bo „*po co oni nas tu przywieźli, nic tu nie ma, żadnego sklepu, jedyna otwarta restauracja, w której w dodatku skończyły się kraby...*” No ręce opadają ;) A czy wiecie, że Korsyka ma w języku francuskim drugą, równoprawną i oficjalną nazwę: Ile de Beaute, co oznacza dosłownie „wyspa piękna”? Nasza zamoyska załoga miała możliwość ją opłynąć i nawet odwiedzić w dwóch przeciwległych miejscach – Bonifacio na południu i Port di Centuri na północy. Miejsca jakże różniące się pod każdym względem, a jednak oba piękne, jak cała Korsyka...

Ktoś po rejsie zadał sobie trud napisania skargi do armatora, że „kapitan zarządził alarm pożarowy na kilka godzin przed końcem rejsu” (w domyśle: bez sensu, skoro załoga za chwilę wysiada). To ma być zarzut? Nie, kapitan traktuje to jako sukces, że dzięki sprzyjającej pogodzie i dzięki wspólnemu wysiłkowi udało się w tym krótkim czasie, w tygodniowym rejsie zawrzeć tyle treści, doświadczeń i nauki. W tym także kilka ćwiczeń alarmowych, niektórych nawet powtarzanych, przeprowadzonych w różnych warunkach. Nauki nigdy za wiele. A że trochę to wszystko było męczące? Że się nie pospało do woli? Albo że się nie pojadło, a jak już pojadło, to tylko na chwilę, bo bujało? *C'est la vie!* Nikt nie mówił, że będzie leniwie i łatwo...

Przeżyliśmy równe sto godzin, w tym ponad połowę na żaglach. To bardzo dobry wynik w porównaniu z większością innych tygodniowych rejsów. Zawdzięczamy to pomyślnym

wiatrom, naszej własnej pracy i... dzielności naszego pięknego statku, babci Pogorii, która oby żyła i pływała wiecznie!

Do zobaczenia na kolejnych rejsach – zapraszam!

Kapitan Adam Busz, Wasz duuzo starszy kolega szkolny, absolwent Zamoyskiego 1975