

Morskie wspomnienia

29 lipca 2009

Skoro coraz to pada , a wiek nie pozwala na zbyt śmiałe eskapady – przychodzą wspomnienia „chmurnej i durnej” młodości. No bo w czasie studiów, zamiast przykładowie zdobywać wiedzę to tylko jakieś ciągoty do różnych zainteresowań pobocznych mną kierowały. (Chyba mi to pozostało; zamiast pilnować kwiatków – przyglądać jak się „zapyłają”, siedzę przed kompem i piszę jakieś bzdurne teksty).

Gdzieś około 1972 roku, po powakacyjnym zaaklimatyzowaniu się w mieście – mieszkałem w „Rivierze”, coś mnie podkusiło, aby wybrać się na rejs po Zatoce Gdańskiej. Wtedy trzeba było mieć jeszcze specjalne pozwolenia na wypływanie jachtem na morze.

Jakoś pozałatwiałem przesunięcia zajęć i , aby być dobrze przygotowanym, udałem się do dentystki. Tu spotkała mnie niczym niezasłużona niesprawiedliwość w postaci konieczności natychmiastowego usunięcia trzonowego zęba.

Chyba panie na mnie ćwiczyły, bo trzeba było dwukrotnie znieczulać i dłutować. Nawet mi zaproponowano tygodniowe zwolnienie. Ale po co? Taki „twardziel” przeżyje bez tego, a zresztą kilka godzin później byłem już w pociągu do Gdańska.

Dotarłam do portu jachtowego, zaokrętowałem się. Gęba spuchnięta, dreszcze – jakbym zmierzył temperaturę, to byłbym chory. A tak, po południu wyszliśmy z portu – na silniku, bo załoga nie była zgrana. 7 osób – byłem najmłodszy.

Już pod żaglami kapitan przepyttywał o doświadczenie żeglarskie. Moje było kiepskie – patent sternika robiłem dwa lata wcześniej i od tamtego czasu jachty widziałem tylko na zdjęciach. Miałem się uczyć od starszych.

Tymczasem kapitan, po powzięciu informacji o uzyskaniu przeze mnie patentu w Trzebieży, wyrzucił koło ratunkowe za burtę i

stwierdził – „człowiek za burtą, mnie nie ma”. Tak zostałem wprowadzony w „prawa morza”.

Byłem w tak kiepskiej formie, że lepiej bym się czuł w charakterze wspomnianego koła ratunkowego – nie znałem parametrów jachtu, reakcji; nie znałem też załogi – jak wymusić właściwą pracę od ludzi znacznie ode mnie starszych? Brr...

(Należy zaznaczyć, że w owym czasie tzw. patent trzebieski miał pewną wartość na „rynku żeglarskim”. Szkolenie trwało pełne trzy tygodnie i obowiązywał „marynarski” dryll. Nauka trwała przynajmniej 8 godz. – sama „manewrówka”, a wieczorem zajęcia teoretyczne. A i tak egzamin zdawało ok. 30% populacji. To z uwagi na specyfikę cyklicznie się tam powtarzającą. W czasie kursu wiatr wieje równo i z jednego kierunku. W dniu egzaminu zmienia się pogoda – wiatry są zmienne o charakterze szkwałów. Kursanci, którzy „zdają na pamięć”, a nie „na wiatr” – padają „jak muchy”. Jestem pewny, że istniało jakieś porozumienie Kierownictwa Kursu z Szafarzem Pogody. Hough).

Dziwnym trafem, chyba przypadkowo, udało mi się wykonać manewr podjęcia człowieka zza burty – i kapitan mianował mnie I Oficerem. Nie czułem żadnej satysfakcji zwłaszcza, że nakazał kurs „ostry”, co przy krótkiej fali zaowocowało wskazaniem nadwyżki zawartości żołądka u części załogi. A mnie, jako bardziej doświadczonego, wysłał na bukszpryt celem zwinięcia foka – tam wahania wysokości dochodziły trzech metrów. Przy krótkiej fali. Myślałem, że mi głowa odpadnie.

Trochę popływaliliśmy po zatoce. Fajnie było. Niestety cały czas odczuwałem skutki dłutowania. Ćwiczyłem siłę woli. Było mi tak dobrze, że dobrze mi tak, że tam byłem.

Popłynęliśmy do Pucka. A ponieważ pogoda była dobra to mimo wczesnego wieczoru kapitan postanowił nocne pływanie.

I zaczął się problem, gdyż nie mogliśmy „ustawić” nabieżników

do wejścia w farwater między mieliznami. W końcu kapitan zdecydował na „nosa”, jako, że znał teren. Niestety to był niewłaściwy „nos” i weszliśmy na mieliznę. Gorzej. Weszliśmy od strony zawietrznej tak, że wiatr wypychał nas w tę mieliznę coraz głębiej.

Jak pech, to pech. Silnika nie dało się odpalić, a do tego pękł rumpel (to zamiast koła sterowego). Ogólnie życie jest do dupy.

Nic się nie dało zrobić. I „wbijało” nas coraz głębiej.

Rano wiatr ucichł, ale pojawiła się mgła. Nikogo w pobliżu – ani rybaków, ani jachtów. Still. Nic nie widać.

Wieczorem wiatr trochę przybrał na sile. Najpierw trzy, cztery Bouforta, później 5/6. Jak zwykle na mnie przypadła „psia wachta”. W czasie wachty należało pilnować, czy nie pojawi się jakaś jednostka – wtedy strzelić rakietę, aby zaalarmować o naszym położeniu. (Radia nie było, o „komórkach” nie wspominając). No ewentualnie nadawać sygnał SOS latarką w stronę lądu.

Na tej mojej wachcie wiatr jeszcze przybrał na sile tak, że co trzecia/czwarta fala przewalała się przez jacht. Jacht piszczał i skrzypiał niemal ludzkim głosem. I tak miałem fart – byłem na pokładzie; można tylko domyślać się jakie odczucia mieli ci „odpoczywający” pod pokładem.

Chyba nie mam najlepszego głosu, ale znam trochę piosenek turystycznych. Dla dodania sobie animuszu cały czas śpiewałem. Żeby nie myśleć, żeby nie usnąć (choć to trudne było), żeby się nie bać. Już po dotarciu do portu jedna z uczestniczek stwierdziła, że tylko to, że słyszała mój śpiew, uchroniło ją od przekonania, że to jej ostatnie godziny życia. I tak twarda była.

Rano zjedliśmy ostatnie resztki jedzenia. Zjadłem głównie ja, gdyż zaczynałem odczuwać poprawę samopoczucia – chyba zaczęła

mi spadać temperatura.

Koło południa pojawił się jakiś jacht. Nie udało mu się nas ściągnąć, ale powiadomił o sytuacji. Pod wieczór przypłynął Ratownik i doholował do portu.

Na mieliźnie siedzieliśmy 44 godziny.

Fajnie było.

Autor: Krzysztof J. Wojtas

Źródło: [Niepoprawni](#)

PS. Oczywiście, że swoje dzieci „ćwiczyłem” w różnych umiejętnościach. Młodszy już w wieku 18 lat uzyskał patent sternika. No to „ufundowałem” mu rejs morski do Szwecji. Wracali z Malmö jakoś w lipcu, w roku pamiętnym z niezwykle silnego sztormu na Bałtyku. Płynęli właśnie w tym czasie do Gdyni. Też im się zatarł silnik i „padło” radio. Podobno fajnie było.