

Przerwany semestr szkoły życia

17 listopada 2010

Uczniowie ze „Szkół pod żaglami” wracają do Polski i tam będą czekać na szybkie zakończenie remontu żaglowca Fryderyk Chopin.

Wszyscy mają nadzieję, że statek będzie wyremontowany w angielskiej stoczni w Falmouth i że rejs na Karaiby będzie kontynuowany. Mieliśmy okazję porozmawiać z kapitanem, Ziemowitem Barańskim o szkole, o budowie żaglowca i o fascynacjach morzem. Jeszcze wtedy, kiedy żaglowiec stał dumnie w zatoce w Plymouth. Dosłownie kilka dni przed katastrofą.

Pierwsza edycja „Szkół pod żaglami” odbyła się w 1983 roku, na pokładzie polskiej barkentyny STS „Pogoria”, zbudowanej według projektu Zygmunta Chorenia.

Kapitan Krzysztof Baranowski, który pływał z młodzieżą, doszedł do wniosku, że uczniowie nie powinni tracić semestrów w swoich szkołach macierzystych, podczas dalekich rejsów. W jego głowie powstała myśl, żeby szkołę zorganizować na pokładzie żaglowca. Tak ruszyła pierwsza edycja szkoły.

„Szkoła pod żaglami” od samego początku swojego istnienia stała się elitarna. Uczniowie, którzy chcieli do niej przystąpić, musieli wykazać się sporą aktywnością na lądzie. Na pierwszy rejs pod nazwą „Śladami kultur morskich”, pojechali ci, którzy przez cały rok pomagali ludziom starszym oraz niepełnosprawnym. W następnych latach losy szkoły bywały różne. W czasach PRL-u, trudno było wszystkim zadowolić i pod adresem szkoły niejednokrotnie padały oskarżenia nawet tak absurdałne jak brak patriotyzmu – „po co pływać do obcych portów skoro polskie są również piękne”. Zarzuty prasy padały nawet pod adresem samego żaglowca „Pogoria”, na którym

rozpoczęła się pierwsza szkoła.

Dziennikarze podejrzewali, że żaglowiec to tylko przykrywa i w rzeczywistości jest to luksusowo wyposażony jacht, który wykorzystywał ówczesny szef Radiokomiteu zwany Krwawym Maciusiem (Maciej Szczepański). Podejrzewano również, że na pokładzie znajduje się mały harem czy nawet boksy dla koni wyścigowych.

Czasem twórcy szkoły musieli odwoływać się do specjalnych wybiegów, żeby szkoła cały czas trwała. Jednym z bardziej spektakularnych pomysłów, było zaproszenie do „Szkoły pod żaglami” Amerykanów i Rosjan. Wytrąciło to oręż z rąk ówczesnych władz, ponieważ, szczególnie w ZSRR Gorbaczowa, pomysł bardzo się spodobał. Od tego momentu, wszelacy peerelowscy oponenti stawali się wieszczami wspaniałej idei „Szkoły pod żaglami”. Rejs pod nazwą „Uczmy się razem żyć i pracować” rozpoczął się w 1987 roku. W międzyczasie pomysł na szkołę przechwycili Kanadyjczycy. Przez wiele lat czarterowali „Pogorię” organizując na jej pokładzie własną wersję szkoły, do czasu aż wybudowali swój żaglowiec, siostrzaną „Pogorii” – „Concordię”.

Przez lata kapitan Baranowski marzył o własnym żaglowcu, który mógłby realizować szkołę z semestru na semestr. Tak powstał STS „Fryderyk Chopin” – największy pływający sześciorejowy bryg na świecie. Drugi pod względem wielkości polski żaglowiec. Duma polskiej żeglugi cywilnej. Żaglowiec, który jest szczególnie pod wieloma względami – to na nim odbyła się największa w historii akcja promująca Polskę – trzymiesięczny rejs do europejskich portów.

Budowa brygu nie obyła się bez kłopotów, lecz jak mówi główny budowniczy statku, kapitan Ziemowit Barański, pomoc materiałowa pomogła zrealizować ambitne plany. „Fryderyk” wyruszył w dziewiczy rejs po Atlantyku w 1992 roku.

Do tego, że pomysł na szkołę jest dobry, nie trzeba

przekonywać nikogo. Do tej pory został skopiowany w USA, Kanadzie, Rosji (tam szkoła odbywa się równocześnie na trzech żaglowcach) czy w Bułgarii. Adepti wcześniejszych szkół pod żaglami, sami teraz dowodzą żaglowcem. Przykładem wymiany pokoleniowej jest pierwszy oficer na „Fryderyku”, Mateusz Potemski – który sam kończył szkołę jako nastolatek.

Na pokładzie „Chopina” odbyła się również „Chrześcijańska Szkoła pod Żaglami”, z którą żaglowiec opłynął Przylądek Horn.

Obecny rejs, chociaż brutalnie przerwany, nie kończy szkoły. Już są planowane kolejne edycje, a uczniowie obecnej, chociaż wyjeżdżają na czas remontu do Polski, są przekonani, że wrócą jeszcze na pokład i dokończą rejs.

Ze względu na to, że duża część życiorysu kapitana Ziemowita Barańskiego związana jest ze szkołą, przytaczamy rozmowę, jaką „Cooltura” przeprowadziła z nim kilka dni przed wypadkiem polskiego żaglowca.

PIOTR DOBRONIAK: Panie kapitanie, to pan tworzył ten statek. Własnymi rękami.

KPT. ZIEMOWIT BARAŃSKI: Może nie w stu procentach, ale trochę tam dołożyłem. (Śmiech) W każdym razie byłem kapitanem podczas budowy i nadzorowałem budowę, potem byłem przez jedenaście lat na pokładzie.

– Skąd wzięła się w ogóle myśl, żeby zorganizować szkołę po żaglami? Ten pomysł podchwycony został potem na całym świecie.

– To był pomysł kapitana Krzysztofa Baranowskiego, który jak żeglował z dziećmi po oceanie, doszedł do wniosku, że powinna być jakaś szkoła. Tak powstała pierwsza „Szkoła pod żaglami” w latach osiemdziesiątych. W tym czasie trzeba było charterować jakieś jednostki, żeby szkoła mogła się odbyć i potem w 1988 – 89 odbyła się międzynarodowa szkoła z udziałem Rosjan, Amerykanów i Polaków. W 1992 powstał „Fryderyk Chopin” i szkoła zaczęła funkcjonować już na poważnie, bo mieliśmy już

własny statek i mogliśmy robić edycje szkoły corocznie.

– Od samego początku szkoły mieliście taką myśl, żeby zbudować coś własnego i się uniezależnić?

– Tak, Oczywiście. Kapitan Baranowski założył fundację „Międzynarodowa Szkoła pod Żaglami” i pod szyldem tej fundacji był „Chopin” budowany. Chodziło o to, żeby dzieci płynąc po morzach i oceanach nie traciły roku szkolnego.

– „Fryderyk” powstawał w dość trudnych czasach przemian ustrojowych. Jak wtedy budowało się taki statek?

– Rozpoczęliśmy budowę w roku dziewięćdziesiątym. To już był początek przemian jednak jeszcze funkcjonował w Polsce niejako PRL. Wbrew pozorom, ułatwiało to sytuację, bo szefowie przedsiębiorstw mieli jeszcze coś do powiedzenia, a należy pamiętać, że żaglowiec został wybudowany w dużej mierze ze sponsoringu, tyle że nie finansowego a materiałowego. Tak huta z Częstochowy proponowała stal, przedsiębiorstwo z Gorzowa żagle itd.

– Jak szkoła zmieniała się w ciągu lat? Nie było łatwo, prawda?

– Na początku szkoły odbywały się sporadycznie, bo nie mieliśmy własnego żaglowca. Dopiero po wybudowaniu „Fryderyka Chopina”, szkoła mogła funkcjonować cały rok. Oczywiście czasy się zmieniały w stronę komercjalizacji, uzyskać sponsorów było coraz trudniej i trudno było utrzymać statek. W końcu bank, który finansował budowę żaglowca.

Autor: Piotr Dobroniak

Źródło: [eLondyn](#)