

Kpt. Krystyna Chojnowska-Liskiewicz na wiecznej wachcie

3/4
2021

JACHTING

WWW.JACHTING.COM



Cena 14 PLN
w tym 8% VAT
ISSN 0867-4937
INDKS 363014



OSTATNIE POŻEGNANIE



EMOCJONUJĄCY REJS „KAPITANA BORCHARDTA”



Sławek Michałowski

Jak co roku jesienią, także i tym razem był planowany rejs na „Zawiszy Czarnym”. Jednakże na tydzień przed terminem wyjazdu okazało się, że z powodów technicznych się nie odbędzie. Na szczęście organizator zadziałał bardzo sprawnie i udało się – rejs dojdzie do skutku, z tą różnicą, że na żaglowcu „Kapitan Borchardt”.

To duża zmiana. I logistyczna (zamiast z Gdyni miejscem startu będzie Szczecin) i żeglarska („Kapitan Borchardt” to inna jednostka, niż znany nam dobrze „Zawias”). Ale jestem pozytywnie nastawiony do takiej zmiany. To dobra okazja, by poznać nowy statek i nowych ludzi. Tak więc z zaciekawieniem czekam na moment wejścia na pokład.

POCZĄTEK PODRÓŻY

Dojazd do Szczecina trwa oczywiście dłużej, ale jedzie się wygodnie autostradą i drogą ekspresową. Dojeżdżamy do Szczecina, na wyspę Łasztownia naprzeciwko Wałów Chrobrego. Tam cumuje „Borchardt”. Już na pierwszy rzut oka widzimy różnice w stosunku do „Zawiszy Czarnego”: inny kształt dziobu, na pokładzie nadbudówka z mesą, na rufie sterówka w formie budki z drzwiami. I piękna rufa krążownicza. Trzeba bowiem pamiętać, że „Borchardt” liczy sobie ponad sto lat (zbudowany został w Holandii w 1918 roku). Inaczej wy-





gląda też standard zakwaterowania. Na „Zawiszy” załoga szkolna śpi i spożywa posiłki w kubryku – na obydwu burtach są trzy poziome koi w czterech kolumnach, a na środku dwa długie stoły i stołki. Jest jedna umywalnia i dwie kabiny WC. Na „Borchardzie” jest zupełnie inaczej. Załoga jest zakwaterowana w kabinach trzyosobowych, każda z własnym WC (nie morskim, tylko takim domowym), umywalką i natryskiem. Posiłki spożywa się w mesie, która jest w nadbudówce na pokładzie. Na „Zawiasie” koło sterowe jest na wolnym powietrzu, a przy nim jest tylko radio VHF, kompas magnetyczny oraz telegraf maszynowy do maszynowni. Mapa elektroniczna jest dostępna pod wiatą, w oddaleniu od koła sterowego. Na „Borchardzie” sterówka to zamykana kabina, gdzie oprócz koła sterowego i kompasu magnetycznego, mapy elektronicznej, ekranu radaru oraz radia VHF jest również odbiornik Navtex, pulpit sterowania światłami nawigacyjnymi, oświetleniem pokładu itp. Czyli krótko mówiąc – jest to centrum sterowania statkiem.

A więc okrętuje się, zajmujemy kajuty, a następnie jest zbiórka powitalna. Ustawiamy się wachtami na śródkręciu. My jesteśmy wachtą numer III. Obsługujemy grota, a podczas manewrów wystawiamy desant i obsługujemy brest (poprzeczną cumę). Nasza wachta to osiem osób: ja, czyli Sławek – oficer, Jarek – starszy wachty oraz Andrzej, Artur, Paweł, Pio-

trek, Wojtek oraz Kasia (jedna z czterech osób płci pięknej w załodze). Zanim odcumujemy, każda wachta stawia, a następnie zrzuca swój żagiel, aby zapoznać się z linami i kolejnością ich obsługi. Po pierwszym treningu kapitan Mateusz zbiera jeszcze oficerów i omawia rozmieszczenie poszczególnych urządzeń w sterówce oraz znaczenie poszczególnych lampek sygnalizacyjnych i wyłączników. Wreszcie około 1200 oddajemy cumy i ruszamy w kierunku Zalewu Szczecińskiego i dalej – do Świnoujścia. Po drodze jemy kolację i Świnoujście mijamy już po ciemku. Wychodzimy na pełne morze!

INNY JACHT, INNE WYZWANIA

W bezpiecznej odległości za główkami Świnoujścia kapitan ogłasza alarm do żagli. Oznacza to, że wszystkie wachty muszą się stawić na pokładzie, przygotować swój żagiel do postawienia, a następnie zgodnie z rozkazem postawić żagiel. Na żaglowcu stawianie żagla trwa dłużej niż na małym jachcie i jest bardziej skomplikowane. W przypadku grota musimy najpierw przygotować żagiel do postawienia. Za pomocą szota oraz kontraszotów bom razem z gaflowym musi być przesunięty lekko na stronę zawietrzną, aby jedna osoba mogła wejść na kładkę pod bomem i rozwiązać krawaty podtrzymujące żagiel. Następnie, w dalszym ciągu wybierając i lu-

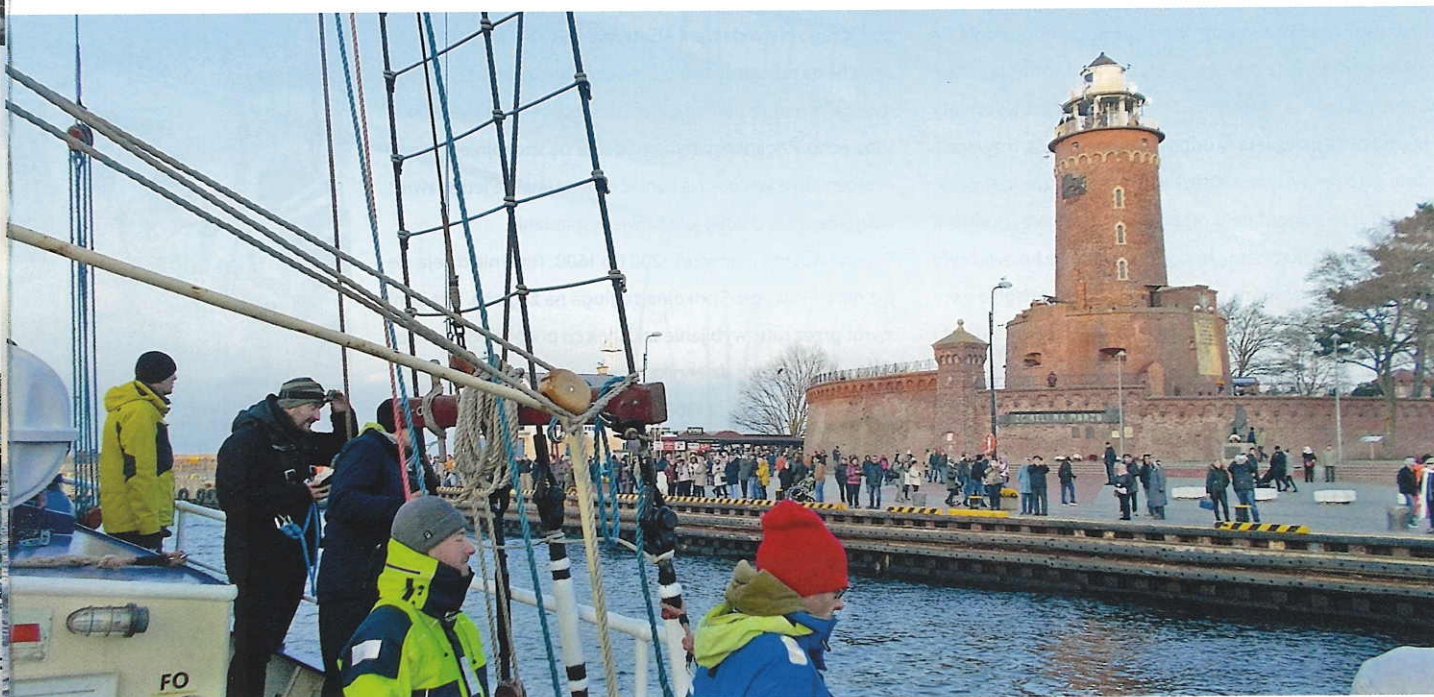
zując szota oraz kontraszoty (bom nie może swobodnie się przemieszczać, lecz cały czas musi być pod kontrolą), przesuwamy żagiel na zawietrzną. Gdy żagiel jest już wysunięty i kontraszoty przepięte w odpowiednie miejsca, rozpoczynamy jego podnoszenie. Odbyna się to poprzez jednoczesne wybieranie gardała oraz pikfału, aby gafel podnosił się równoległe do bomu. Jednocześnie trzeba luzować refy i dirki oraz zbierać luz na gafelgaji. Gdy garda osiągnie swoje najwyższe położenie (pompowanie i obłożenie gardała na naglu), wybieramy do końca pikfał (także pompując i obkładając na naglu). Później pozostaje odpowiednio do wiatru wybrać szot i kontraszot oraz gafelgaje, oraz dirki. Na koniec klarujemy wszystkie liny. Podobnie wygląda stawianie pozostałych żagli z gaflami. Wszystko to zajmuje 15–20 minut i potem stajemy się żaglówką – tylko wiatr i chlupot wody. Żadnego silnika! Postawienie żagli to praca całej wachty oraz dodatkowo „pożyczonych” jeszcze osób z innych wacht (gdy to możliwe). To niezły wysiłek fizyczny, a dla oficera to duży wysiłek laryngologiczny – ciągle wydawanie głośnych poleceń, synchronizowanie pracy na linach i przekrzykiwanie się z wiatrem. Dlatego kiedyś na żaglowcach była tak popularna tuba. Rozumiem to całkowicie.

Nie mamy zbyt dużo czasu, by delektować się żegluga, ale zaraz po zjedzeniu kolacji kładziemy się spać, gdyż mamy wachtę w godzinach 0000–0400. Wachta zaczyna się ładną pogodą – między chmurami co chwila pojawia się księżyc. Morze jest jednak trochę rozbujane. Sterówka jest na rufie, dokładnie na osi steru, więc mocno chodzi w górę i w dół (od szefa dowiadujemy się, że sterówka przeżywana jest z tego powodu „windą”). Ustawiam po jednej osobie na lewej i prawej burcie jako oko, a jedna osoba jest za sterem (to Jarek pilnuje zmian). Przyjęliśmy bowiem zasadę, że jedna osoba steruje przez pół godziny, a po tym okresie rotacyjnie wchodzi kolejna osoba. Ten, kto schodzi ze steru, wybija szklanki (czyli zależną od upływającej godziny ilość uderzeń w dzwon okrętowy) i jeżeli jest pełna godzina – robi wpis w dzienniku pokładowym. Ja jako oficer wachtowy nie steruję, ale prowadzę statek, czyli odpowiadam za nawigację oraz bezpieczeństwo żeglugi. Oprócz naszej wachty wszyscy w tym czasie śpią. Oczywiście w razie wątpliwości lub jakiejś nagłej sytuacji kapitan jest w gotowości do przejęcia dowodzenia. Ale póki co śpi w swojej kabinie. Idziemy baksztagiem i robimy zwrot przez rufę. Jak na pierwszy raz wychodzi on całkiem sprawnie. Po pewnym czasie pojawia się lekki przelotny deszcz. W pewnym momencie na radarze dostrzegamy silne echo „na godzinie dziesiątej”, w odległości około 6 mil od nas. Proszę więc oko, aby zwrócić uwagę szczególnie na tamten kierunek, gdyż optycznie nic nie widać, żadnych świateł. Co więcej, AIS też nie pokazuje tam żadnej jednostki, ale to nie znaczy, że tam niczego nie ma. Echo radarowe jest w dalszym ciągu wyraźne i pomału zbliża się do nas. Ale w dalszym cią-

gu niczego nie widać, ani AIS nic nie wyświetla. Po zbliżeniu się echa na odległość około 2 mil okazuje się, że to była pojedyncza chmura z bardzo silnym deszczem. I to dawało takie silne echo. Zagadka rozwiązana, robi się spokojniej. Chmura urozmaiciła wachtę. Na koniec robimy jeszcze jeden zwrot i idziemy spać. O 0800 jest bowiem śniadanie.

Kolejną wachtę mamy od 1200 do 1600. Tutaj nie dzieje się już nic ciekawego. Spokojna żegluga na żaglach. Czasami zwrot przez rufę, wybijanie szklanek co pół godziny i co godzinę wypełnianie dziennika. Ponieważ jest dzień, to wszyscy są na pokładzie. O 1300 obiad. Po pewnym czasie widzimy na radarze i AIS kilka jednostek, a potem już naocznie widzimy kilka stateczków – są to jednostki rekreacyjne, które prawdopodobnie wyszły w morze z Kołobrzegu z wędkarzami. Czyli wyprawa „na dorsza”. Pomału zbliżamy się do Kołobrzegu. W pewnym momencie na dachu masy ląduje sikorka. Widać, że zabłądziła daleko nad morze i nie miała już siły, by wrócić na ląd. Albo nawet nie wie, w którym jest on kierunku. Dostaje od nas talerzyk z jedzeniem. Zjada, popija wodą i zaczyna sobie szukać wygodnego miejsca. Dopływa z nami do Kołobrzegu i dopiero w kanale portowym odlatuje w kierunku drzew. Z sikorką na pokładzie około godziny 1600 wchodzimy do Kołobrzegu. Ponieważ to jest uzdrowisko i mamy długi weekend (z okazji 11 listopada), to w mieście jest wielu turystów i kuracjuszy. Nasze wejście stanowi lokalną atrakcję. Na falochronie i nadbrzeżu przy latarni morskiej jest dużo ludzi. Machają do nas, a my machamy do nich. Miłe wrażenie. My jednak nie cumujemy przy nadbrzeżu przy latarni. Kapitanat wyznaczył nam do cumowania miejsce w porcie handlowym. Ma to tę dobrą stronę, że jest to teren zamknięty i wachta trapowa nie będzie musiała w kółko kolejnym turystom tłumaczyć, że statek nie jest przeznaczony do zwiedzania. Po zacumowaniu i składowaniu statku, szybko wychodzimy na ląd. Nasza wachta ma tylko





godzinę, gdyż dzisiaj od 1600 mamy kambuz (wachtę kambuzową) i o 1800 musimy być z powrotem na pokładzie, aby pomagać w przygotowaniu kolacji.

NIE SAMYM MORZEM CZŁOWIEK ŻYJE...

Skoro mowa o kolacji, to parę słów o tym, jak na „Kapitanie Borchardzie” wygląda kwestia posiłków. Tak jak na każdym statku, kuchnię prowadzi kuk. W naszym rejsie kukiem jest Marzena, zdrobniale nazywana „kukułką”. Do pomocy kukowi jest przydzielona wachta kambuzowa (jedna z wacht, rotacyjnie każdego dnia jest inna). Pełni ona służbę od godziny 1600 do 1600 następnego dnia. Wachta kambuzowa nakrywa do stołu, podaje jedzenie, zbiera naczynia i zmywa je oraz sprząta mesę oraz kambuz (czyli kuchnię). Pomaga także kukowi w pracach kuchennych, na przykład obierając ziemniaki. Śniadania są o godzinie 0800 i 0830 (posiłki są w dwóch turach, po dwie wachty każda, bo wszyscy naraz nie mieszczą się przy stołach). Obiad o godzinie 1300 i 1330, a kolacja o 1900 i 1930. W tzw. międzyczasie na podwieczorek kukułka piecze pyszne ciasto. Poiłki są smaczne i nikt nie jest głodny. Na każdym rejsie jedzenie odgrywa ważną rolę i niejeden kuk w historii wyleciał za burtę z powodu niezadowolona załogi. Kukułce Marzenie to na pewno nie grozi! Poza tym jest to osoba niezwykle miła, pozytywnie nastawiona do świata i ludzi.

REJSU CIĄG DALSZY

Następnego dnia wypada święto 11 listopada. Zgodnie z ceremoniałem morskim o godzinie 0800 jest zbiórka całej załogi i podniesienie bandery przy dźwiękach szklanek wybijanych dzwonem okrętowym. Ze względu na przypadające

święto podnosimy dzisiaj dużą banderę. Potem jest jeszcze chwila na drobne prace gospodarcze. Odwiedzam również królestwo mechanika Jurka, czyli maszynownię. Tam oglądamy instalacje statkowe oraz silnik wysokoprężny Caterpillar o mocy 350 KM. Po ostatnich przygotowaniach o 1000 odchodzimy od nadbrzeża. Jednakże nie idziemy od razu w kierunku główek portu, lecz płyniemy jeszcze dalej w głąb portu, aby obrócić się na obrotnicy. W kanale portowym nie byłoby to bowiem możliwe ze względu na nasze rozmiary. Gdy wychodzimy z portu, na nadbrzeżu żegna nas znów wiele osób, machając do nas. My oczywiście machamy do nich. Na pożegnanie syrena okrętowa wydaje z siebie jeden długi sygnał. Po wyjściu z portu idziemy jeszcze przez pewien czas na północ, aby oddalić się od brzegu. Potem skręcamy bardziej na wschód i stawiamy żagle. Mamy piękną pogodę: słońce, umiarkowany wiatr i gładkie morze. Zatem można dla przyjemności wejść na bukszpryt. Chętni są prawie wszyscy, więc na dziobie robi się kolejka – wchodzimy parami. Kilka osób chce wejść na maszt. Kapitan zgadza się, ale wymaga, by odbyło się to pod nadzorem oficerów. Gdy ktoś z mojej wachty chce wejść na maszt, to sprawdzam jego szelki asekuracyjne (czy są dobrze zapięte) i upewniam się, że deklent wie, w jaki sposób i w które elementy jachtu ma się wpinać. Oczywiście bosman – który jak każdy bosman dba o porządek na pokładzie – oświadcza wszystkim, że nawet jeżeli ktoś spadnie na pokład i się zabije, to i tak będzie musiał po sobie posprzątać.

Pełnimy wachtę kambuzową do 1600, więc przygotowujemy obiad. Święteczny, z okazji 11 listopada. Kasia przygotowuje ładne dekoracje z serwetek. Wojtek, jak rasowy szef sali, koordynuje naszą pracę w mesie. Wraz z wybiem szkla-

nek kapitan i reszta załogi wchodzi do mesy, a tam obsługa sali (czyli nasza wachta) w jednakowych strojach, z serwetami przewieszonymi przez rękę, stojąc w szeregu, wita gości. Jeszcze szef sali, czyli Wojtek, ma krótkie przemówienie zapraszające na świąteczny obiad i wszyscy mile zaskoczeni siadają do stołów.

Po obiedzie i dojeździe na wysokość Mielna robimy zwrot i kierujemy się w stronę Świnoujścia. Znowu mamy wachtę nawigacyjną. Tym razem od 1600 do 2000, więc na wachcie obserwujemy piękny zachód słońca oraz wschód księżyca. Po dojeździe do Kołobrzegu przepływamy już po zmroku i mijamy się z różnymi jednostkami idącymi do portu. Widzimy w pewnej odległości trzy jednostki, ale ani na radarze, ani na AIS w ogóle ich nie ma. Tak więc albo nasi rybacy mają jednostki wybudowane w technologii „stealth” albo są one na tyle małe i wykonane z materiału dającego słabe odbicie na radarze, że radar ich nie pokazuje. Oczywiście raczej druga opcja nie wchodzi w grę. Przy okazji w sterówce analizujemy sytuację i wyciągamy oczywisty wniosek, że gdy my płynamy na małych jachtach, to inni też nas w zasadzie mogą w ogóle nie zobaczyć na swoich radarach. Inaczej o takiej sytuacji czyta się w literaturze, a inaczej doświadczają jej w trakcie żegluga. W każdym razie ćwiczenie praktyczne lepiej zapada w pamięć.

Cały czas idziemy na żaglach i robimy 7,5 w. Trochę za szybko, aby do Szczecina dojść przed południem. Kapitan zarządza więc zrzucenie grota. Ponieważ to „nasz żagiel”, to nasza wachta go zrzuca i klaruje. Zwalniamy do 5 w. Po skończonej wachcie, po 2000, spędzamy trochę czasu w mesie. Oglądamy film pt. *Kapitan własnej duszy* – dokument o kapitanie ż. w. Karolu Olgierdzie Borchardzie – patronie naszego żaglowca. Słyszał o nim prawie każdy, jest autorem znanej książki zatytułowanej *Znaczący Kapitan* oraz innych, jak na przykład *Krążownik spod Somosierry*, *Szaman morski* czy też *Kolebka nawigatorów*. Niestety, już o 2200 idziemy spać, bo nasza następna wachta rozpoczyna się o 0400.

OSTATNIE WSPOMNIENIA

Obejmujemy wachtę, gdy nasz żaglowiec mija terminal promowy w Świnoujściu i jest u wejścia do Kanału Piastowskiego prowadzącego na Zalew Szczeciński. Artykuł 59. paragraf 1. Ustawy Kodeks Morski mówi, że „Kapitan obowiązany jest osobiście prowadzić statek przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa”. Oznacza to, że na tej wachcie nie prowadzi już statku samodzielnie, ale w sterówce cały czas jest obecny nasz kapitan. Idziemy po ciemku, ale kanał jest dobrze oznaczony światłami nawigacyjnymi. W nocy wchodzimy na Zalew. Cała nasza uwaga skupiona jest na światłach boi torowych, gdyż nie ma dużego margi-

nesu błędu. Pogłębiony tor wodny ma ograniczoną szerokość. Ważne jest więc precyzyjne sterowanie i wyszukiwanie kolejnych świateł nawigacyjnych, według których musimy płynąć. Płynąc od boi do boi, korzystając z nabieżników, pokonujemy Zalew. Po drodze mijamy się z kilkoma statkami. Z Zalewu wychodzimy o świcie. Police mijamy już w pełnym świetle poranka. Nasza wachta kończy się o 0800. Część z nas idzie na śniadanie, a ja oraz Piotrek i Artur idziemy do kabiny nawigacyjnej, aby nanieść na mapę pozycje z dziennika pokładowego, które zapisywaliśmy o każdej pełnej godzinie naszej wachty. Pod moim nadzorem robią to Artur i Piotrek. Koledzy chcą nabyć biegłości w pracy na mapie. Kiedy byłaby do tego lepsza okazja niż podczas rejsu stażowo-szkoleniowego? Zdążamy na końcówkę śniadania. Potem podchodzimy już do Szczecina. Nieubłagane zbliża się koniec rejsu. Przed 1200 cumujemy w Szczecinie. Następnie pakujemy się i sprzątamy swoje kajuty. Ostatnia zbiórka, oficjalne pożegnanie kapitana i rozdanie opinii z rejsu. Jeszcze wspólne zdjęcie całej załogi na dziobie i bukszprycie, jeszcze indywidualne pożegnania i rozchodzimy się do samochodów, by ruszyć w drogę do domu.

Jak zwykle rejs był za krótki. Żał było schodzić z pokładu i wracać do spraw lądowych. Cieszę się, że tym razem miałem przyjemność płynąć na STS „Kapitan Borchardt” i że miałem zaszczyt pełnić na nim funkcję oficera wachtowego. Ten żaglowiec, mimo że ma już 100 lat, jest utrzymany w bardzo dobrym stanie technicznym i oferuje wygodne kajuty do mieszkania oraz dobrą kuchnię. Nie bez znaczenia dla miłych wspomnień z rejsu jest także załoga stała żaglowca, z którą mieliśmy przyjemność żeglować: kapitan Mateusz, bosman Piotr, mechanik Jurek oraz wspomniana już wcześniej kukulka Marzena. Wszyscy byli pozytywnie nastawieni do załogi, tworzyli wspaniałą atmosferę, jednocześnie dbając, by nie były przekroczone granice bezpieczeństwa i żeby wszystko funkcjonowało w niezakłóconym rytmie życia pokładowego. Mimo że był to wypoczynek pod żaglami, to jednak był to statek morski, na którym byliśmy załogą, a nie pasażerami. Mam nadzieję, że będę miał jeszcze okazję znaleźć się na pokładzie „Borcharda” i pływać z tą załogą!



fol. arch. autor

WSZYSCY BYLI POZYTYWNI NASTAWIENI
DO ZAŁOGI, TWORZYLI
WSPANIAŁĄ ATMOSFERĘ