



Rozmowa

Podróżnikowi z taką renomą i tej miary co Pan, pewnie nieraz zdarzyło się spędzać święta poza domem? Nie zaprzeczę.

Przeżył Pan taką Wielkanoc, która do dziś mrozi Pana krew w żyłach, gdy Pan o niej pomyśli?

Spędziłem Wielkanoc w czasie tajfunu na Pacyfyku. Nigdy wcześniej o tym nie mówiłem, dopiero teraz, przy pracy nad nowym, uzupełnionym wydaniem książki „Pasja życia”, która ukazuje się za dwa tygodnie, zdecydowałem się o tym wspomnieć.

Już pierwsze wydanie „Pasji życia” to była mocna rzecz! Ale zasknijmy od samego początku. Nie tylko od tego, jak Pan się na tym Pacyfyku znalazł, ale od zamierzonych czasów dzieciństwa. Jak się w Panu zrodziła ta miłość do podróży?

Zrodziła się ze słuchania – ciocia czytała mi mnóstwo książek, w tym również i podróżniczych. Potem, miałem chyba sześć lat, tata kupił mi globus. Wędrowałem więc palcem po globusie i tak poznałem cały świat. Już wtedy wiedziałem, że będę podróżnikiem. Taką przepustką wydawała mi się wówczas Szkoła Morska. Nie przyjęli mnie. Usłyszałem: „Wada lewego oka”. Byłem załamany, ale mama podpowiedziała mi, że przecież dziennikarze też podróżują. Postanowiłem zostać dziennikarzem. I rzeczywiście – wyjeździłem. Do Bułgarii albo Czech, czyli w granicach tak zwanych bratnich narodów. Szybko jednak uznałem, że nie o to mi chodzi; to nie był mój świat.

I postanowił Pan uciec z PRL-u.

Próbowałem trzy razy i za trzecim razem się udało. Z 10 dolarami w kieszeni wyjechałem do Włoch. Gorączkowo poszukiwałem pracy. W Genui poznałem uciekacza z polskiego statku w Wenecji. Powiedział: „Ty jesteś żeglarz, a w konsulacie Liberii w Genui można zdać egzamin na oficera pokładowego”. W ciągu dwóch tygodni przy jego pomocy opanowałem program szkoły morskiej, pojechałem na egzamin i stanąłem przed komisją morską konsulatu w Liberii. Zdałem. Na szczęście komisja nie była zbyt wymagająca. Ale, szczerze mówiąc, dokonałem rzeczy bezprecedensowej. Nie dotykając wcześniej

po jednostce „taniej bandery”? Czyli Liberii, Panamy, Cypru czy Malty i wielu innych krajów, które umożliwiają obcym armatorom rejestrację statku za stosunkowo niską opłatą, przy pobieżnych przeglądach technicznych oraz liberalnych przepisach w kwestii bezpieczeństwa pracy i zabezpieczenia socjalnego załogi.

Wróćmy do tamtych dni lat 70., tuż przed Wielkanocą. Gdzie Pan wtedy był?

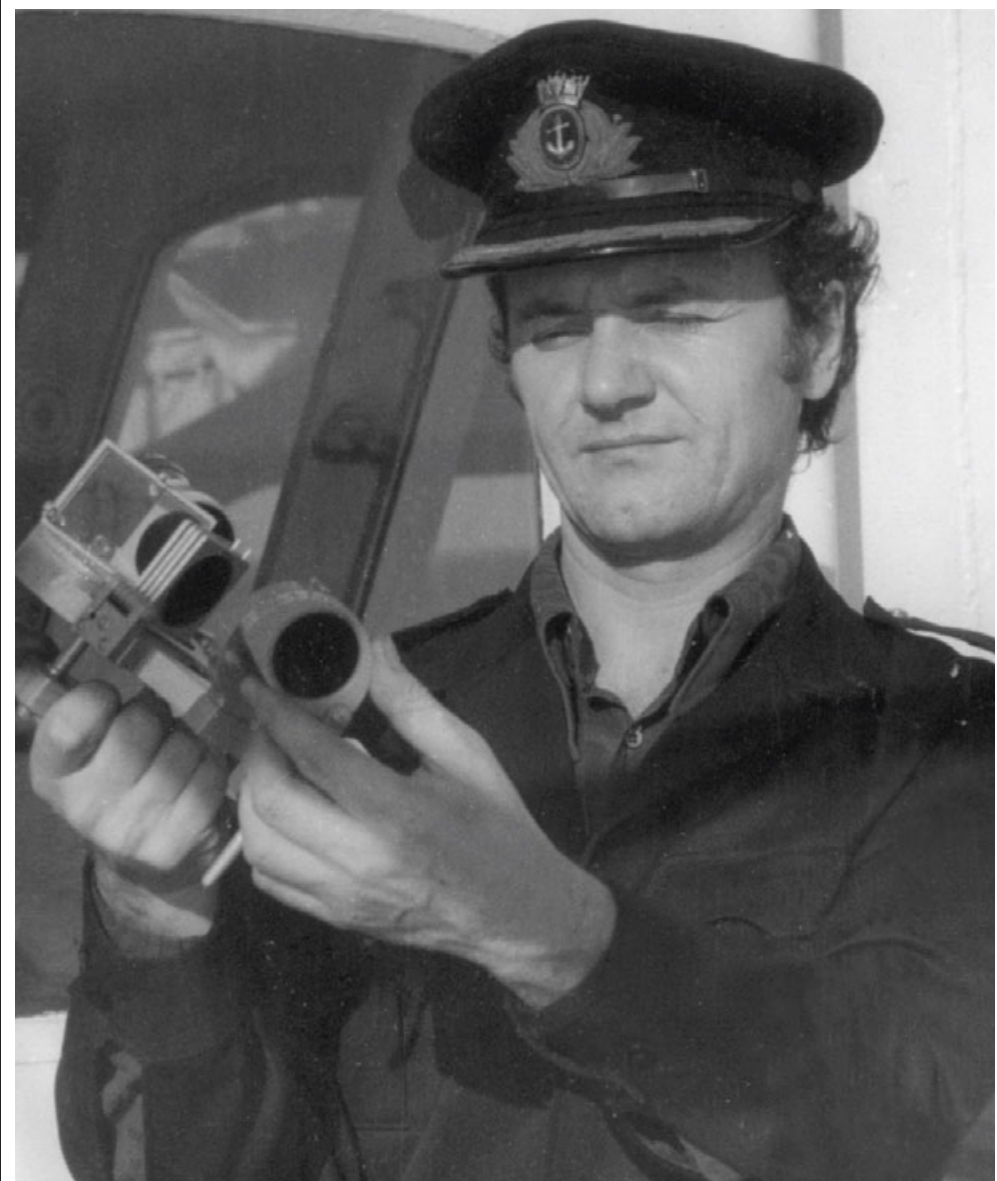
Na Morzu Południowoschodnim. Zbliżała się pora obiadu i szedłem do mesy, gdzie zastałem kilku żywo dyskutujących kolegów. Ich miny nie wróżyły nic dobrego, a na takich statkach zdarzyć się może dosłownie wszystko. „Padł silnik” – krótko obwieścił Chi Bonk, który miał wymustrować w rodzinnym Taipei na Tajwanie. „Jeden?” – upewniłem się, bo przecież wciąż czułem wibracje pod pokładem. Usłyszałem: „Na razie jeden i niestety mechanicy nie są w stanie usunąć awarii turbiny. Cóż... Doskonale wiedzieliśmy, że ten drugi też nie był w najlepszym stanie. A znajdowaliśmy się pośrodku morza, 800 mil od portu docelowego. Zatem przed nami były nie dwa, a trzy dni drogi. Ponieważ jednak silnik pracował równo, oswoiłem się z tą myślą, ale nie na długo.

Co się stało?!

Jak grom z jasnego nieba spadła kolejna chmurna wieść. Radiooficer odebrał ostrzeżenie o nadciągającym od wschodu tajfunie. A uciec już nie było dokąd. Gigantyczne, wirujące burze o prędkości wiatru dużo ponad 120 kilometrów na godzinę poruszają się zwykle po trajektorii parabolicznej, ale meteorolodzy jeszcze nie potrafili precyzyjnie przewidzieć ich szlaków. Nie pamiętam już nazwy tego tajfunu, mógł się nazywać Charlotta, Celia, Cathy czy Clansy, albo coś w tym rodzaju. Katastroficzne w skutkach cyklony tropikalne, nawiedzające różne miejsca na naszej planecie, otrzymują zazwyczaj żeńskie imiona. Poszedłem na mostek nawigacyjny, gdzie wachtę miał pierwszy oficer. Czuć było wyraźne napięcie. Obecny tam był też i master, który zawsze w trudniejszych chwilach osobiście czuwał nad bezpieczeństwem. Pojawili się pierwsze symptomy, barograf rysował kreskę idącą ukośnie do dołu, a intensywnie purpurowe i fioletowe zabarwienie nieba przy zachodzie słońca było niezawodną oznaką zbliżania się cyklonu tropikalnego. „Stary”, doświadczony liguryjski kapitan

Na sztormowym morzu nie spotyka się ateistów. W takich krytycznych godzinach marynarze wiedzą, jak ważne jest skierowanie myśli do niebios, niezwyklej mocy czuwającej nad ludzkim życiem

Wielkanocny tajfun, czyli Pałkiewicz, jakiego nie znamy



Jacek Pałkiewicz w latach 70. był drugim oficerem wachtowym na statkach oceanicznych

Polska
Piątek-poniedziałek, 30.03-2.04.2018

polecił bosmanowi i cieśli przygotować statek do sztormowania.

Słowem – zaczął się ruch na pokładzie.

Załoga zajęła się sprawdzeniem zamocowania ładunku, dociągała elementy mocujące, zabezpieczała wentylację ładowni, zweryfikowała, czy wszystkie luki i bulaje są zamknięte i osłonięte blindklapami – pokrywami sztormowymi. Skontrolowano wszelki ruchomy sprzęt na pokładzie, przeciągano na wysokości piersi liny sztormowe ułatwiające poruszanie się przy wzburzonym morzu, sprawdzano środki ratunkowe i zabezpieczano tratwy. A także sprzęt ruchomy, szczególnie w kambuzie. W kabinach każdy miał zablokować szuflady specjalnym zatrzaskiem. Tymczasem barometr nieubłaganie spadał. Niebo pokryło się czarnymi chmurami, wiatr uderzył tak gwałtownie, że prędkość momentalnie zmalała, morze pokryły grzywacze z pianą. Nasz mały, zardzewiały statek jakby przyciął się, przycichł w oczekiwaniu na nieuniknione.

Nie było żadnego sposobu, aby uciec przed tajfunem?

Podstawową strategią nierównej walki człowieka z żywiołem o bezpieczeństwo załogi, ładunku i statku jest wybór odpowiedniego kursu i prędkości. Zgodnie z najlepszą praktyką morską w sztormowaniu pod wiatr, kapitan skierował statek 30 stopni do fali. Nie musiał ograniczać obrotów silnika do „wolno naprzód”, żeby wystarczało tylko na utrzymanie kursu, bo i tak osamotniony silnik nie zapewniał dużej prędkości, a i gwałtowny przeciwny wiatr też robił swoje. Wokół rozpełtało się prawdziwe piekło, statkiem miało jak liściem, nie było widać niczego prócz białej piany. Ściany wody zwały się na pokład, uderzały o forsztot nadbudówki, a potem bryzgi wody smagały szyby na mostku. Ulewa chwilami ograniczała widoczność do zera. Wycieraczki na mostku pracowały ze skuteczną Siyfa, ale gdyby nawet pozwoliły nam oglądać morskie piekło za oknem, nie wpłynęłyby to na poprawę bezpieczeństwa.

Raz tylko przeżyłam sztorm na Bałtyku, ale to był, jak to się mówi, mały pikus.

Proszę sobie wyobrazić: huk morza, wycie wiatru, który osiągnął siłę 12 stopni w skali Beauforta i gwałtowne wyładowania atmosferyczne – wszystko to budziło niezwykłągrozę. W ciemnościach nocy rozchwiana wyobraźnia ma tendencję do wy-

Polska
Piątek-poniedziałek, 30.03-2.04.2018

olbrzymiania zagrożenia, nic więc dziwnego, że przed oczami stanęły mi nieczyste potęgi piekieł. Chwilami miałem odczucie, jakby statek przesuwał się do tyłu, ciągnięty w otchłań. Kadłub z regularnością metronomu z hukiem uderzał w wodne góry, zawałił na nieprawdopodobnie długie chwile na ich wierzchołku, by zaraz potem zsunąć się w próżnię, w nicosć. Po chwili lot dobiegał końca i dno dziobowej części statku wbił się w ścianę wody, roznosząc silnie wstrząsy całego kadłuba. Każde takie uderzenie groziło uszkodzeniem poszycia wysłużonej starej balii. A mogło być i gorzej, bo przecież bywało, że statek po prostu zlał się na fali i w ciągu paru sekund poszedł na dno z całą załogą. Dla każdego statku wszystkie sztormy to prawdziwa walka o przetrwanie.

Pan był cały czas na pokładzie?!

Po czterogodzinnej wachcie, zmęczony, chciałem odpuścić w kajucie, zapierając się w koi nogami między ścianą i sztormdeską. Nijak nie mogłem jednak zasnąć, bo rozkołys, nieraz trzydziestostopniowy, był nie do zniesienia. Wyobraźnia pracowała intensywnie i taka amplituda wychyleń mogła doprowadzić człowieka do zawału serca. Samotność w kabinie jest w takich chwilach nie do wytrzymania i kiedy uderzenie jakiejś gigantycznej fali wyrzuciło mnie jak z katapulty na podłogę, udałem się na mostek. W grupie zawsze różnie znosić napięcie. Jakby dla uzupełnienia teatru grozy z czarnego nieba wyskoczyła jaskrawosrebrna błyskawica. Rozdarła je na pół, zniknęła za potężną, kilkupiętrową górą wody, której widok zapierał dech. Wszystko zgasło, by w absolutnej ciemności zaatakować nasze uszy dodatkową kakofonią; to z opóźnieniem docierał do nas przerażający grzmot. Jego echo jeszcze nie przebrzmiało, gdy kolejne dwa błyski odsłoniły przed nami na ułamki sekund następne spienione wzgórze, ruchome, żywe, bezwzględnie zimne... I znów huk. I kolejny! Jeden z bardziej doświadczonych marynarzy, nieopuszczający od wielu godzin steru, odmawiał półszepem pacierz po chorwacku. Z powodu słabej mocy silnika, a zatem bardzo ograniczonej możliwości manewrowania, z nadludzkim wysiłkiem utrzymywał statek na właściwym kursie. Fałszywy albo opóźniony ruch mógł przyczynić się do wystawienia burty dla atakujących ogromnych mas wody, co musiałoby zakończyć się nieszczęściem.



Sahara to jedno z wielu miejsc, które Jacek Pałkiewicz eksplorował podczas swoich międzynarodowych wypraw

Ilu wilków morskich było wówczas na zewnątrz?

Na mostku przebywało dwóch oficerów, a od czasu do czasu przychodził jeszcze Chief mechanic. Oczywiście był także kapitan, niewzruszenie siedzący w swoim wysokim fotelu z uchwytem w oparciu na kubek z kawą, którą steward często donosił z wyraźnym trudem. Pierwszy po Bogu zachowywał stoicki spokój, co mogło dodawać otuchy mniej doświadczonym oficerom. Wszyscy palili nerwowo papierosy z papierosem. Trzymaliśmy się cały czas mocno czegoś

Miałem odczucie, jakby statek przesuwał się do tyłu, ciągnięty w otchłań. Kadłub z hukiem uderzał w wodne góry

trwałego, w przeciwnym wypadku miałoł nami niczym zabawkami i trzeba było ciągle balansować swoim ciałem, aby dostosować się do potężnych przechyłów. Moi koledzy próbowali nie okazywać strachu. Nie ma co ukrywać, od wieków w starciu z potęgą natury podobnego przeżycia doświadczają wszyscy marynarze. A oni często mawiają, że na sztormowym morzu nie spotyka się ateistów. W takich krytycznych godzinach wiedzą, jak ważne jest skierowanie myśli do niebios, niezwyklej mocy czuwającej nad ludzkim życiem.

Co działo się dalej?

W pewnym momencie z ładowni doszły niewrózące niczego dobrego hałasy. To był poluzowany ładunek, który przesuwał się w rytmie falowania. Słychać było jego jazgotliwe szuranie, dziki pisk, gdy stalowe obręcze wielkich skrzyni tarły o metalową podłogę ładowni. Czy wytrzymają grodzie? Czy rozpędzona, kilkutonowa skrzynia nie wybije wielkiej jak stodoła dziury w burcie? Przy każdym kolejnym większym przechyle wstrzymywałem oddech, z niepokojem czekając, czy statek wróci do pionowego położenia. Czy może ładunek pod pokładem przesuwał się na tyle, że łódź, poszuszona nieubłaganym prawem fizyki, położy się na fali i już nie podniesie. Gdyby nasza łajba postanowiła zatonąć, nie mielibyśmy żadnych szans ratunku. Byliśmy przeładowani, jak zwykle zresztą, bo kapitan w interesie armatora musiał dbać przede wszystkim o zysk. Bezpieczeństwo schodziło na drugi plan. Właśnie na naszych oczach dziki wichur porwał jedną z dwóch szalup ratunkowych i uniósł w przestrzeń, donikąd. Godzinę później doszło do tragedii.

Kto...?

Filipiński marynarz, który próbował dotrzeć do magazynu bosmańskiego na dziobie, zapomniał o podstawowych zasadach bezpieczeństwa. Nie bacząc na zagrożenie, nie nałożył kamizelki ratunkowej, a przede wszystkim nie korzystał z rozciągniętych lin. W pewnym momencie, przesunęło się i burza po-

po przejściu fali przez pokład, zniknął nam z oczu.

Człowiek za burtą!

Jedno jest oczywiste – bez względu na sytuację, w której znajduje się statek, należy zrobić wszystko, aby ratować życie ludzkie. Do tego celu właśnie są opracowane procedury „człowiek za burtą”, m.in. nieskomplikowany manewr „pętli Williamsona”. Kapitan tego nie zrobił. Być może w pierwszym odruchu chciał zatoczyć krag, ale musiał zdawać sobie sprawę, że bezkrytyczne stosowanie schematów i procedur w nałożonej przynajmniej trudności sytuacji, przy ograniczonej zwrotności statku, jak i wysokim falowaniu oraz braku widzialności, nie dawało szans na bezpieczne wykonanie manewru cyrkulacji. Nie wiem, czy ktoś mógłby jednak wysunąć przeciw kapitanowi jakikolwiek zarzut przyzminienia się do śmierci człowieka. On z pewnością ocenił granice niezbednego ryzyka akcji ratowniczej, która z dużym prawdopodobieństwem mogłaby okazać się zgonem dla statku. Nie chciałbym być w jego skórze. Jakis czas później kapitan wyznał w messie przy kolacji, że to był najgorszy koszmar jego życia i pamięć o nim będzie go przesładować do końca dni.

Niesamowita opowieść! Oto człowiek zwyciężył naturę.

Dodam tylko, że sto lat wcześniej na tych wodach pływał Joseph Conrad i też na stanowisku drugiego oficera. Pamiętam, że jeden z jego książkowych bohaterów powiedział: „Sztorm jest tylko sztormem i przyzwoity parowiec musi stawić mu czoło”. Nasz wysłużony, dzielny „Emerald” też się nie poddał.

PASJA ŻYCIA



„Pasja życia” Jacka Pałkiewicza to zbiór relacji z wypraw z całego świata. Nowe wydanie książki ukazuje się za dwa tygodnie