

CZŁOWIEK ZA BURTA

Rok 1979, październik. Typowy rejs tamtych lat. Pracowite oranie Bałtyku, zaliczanie mil, godzin, wejść i wyjść. Ciągłe te same porty, a w nich suszenie spleśniałych „żółtków” i nawilżanie organizmów. Załoga również typowa: mieszanina zwycięzców wiosennych eliminacji w klubie oraz kejawiczów, wskakujących na niespodziewanie zwolnione miejsca.

Jerzy Ozaist

Późnym popołudniem wyszliśmy z Kołobrzegu. Lśniący mahoniowy Opal, duma naszego krakowskiego klubu, sunął z wiatrem po gładkiej wodzie, prosto na północ. To była piękna wachta. Jedna z tych, dla których warto przemęczyć się przez kilka pierwszych dni. Bom grota wychylony do want i zablokowany kontrastem, fok na motyla, bezan również postawiony, bo na gładkim morzu kurs trzymał się łatwo. W mesie trwała, rozpoczęta jeszcze w porcie, ożywiona dyskusja, a na pokładzie trzy milczące postacie chłoneły mistrium rozpędzania się wielkiego drewnianego ptaka. Cztery godziny minęły szybko. Gnaliśmy tak, że do Bornholmu było już bliżej niż do Kołobrzegu.

Zszedłem pod pokład wywoływać zmienników. Kapitan dowiedziawszy się ile ujechaliśmy, zarządził wykręcenie siłami dwóch wacht na wschód.

Po chwili z zejściówki zaczęły gramolić się ociężałe, niezgrabne żółte kukły. Na pokładzie przecierały oczy, próbując coś dojrzeć w prawie całkowitej ciemności. Rozpoczynała się jedna z tych naprawdę czarnych, bezksiężycowych nocy.

I oto zalecane, szybko rozwiązujące się węzły, przemyślnie buchtowanie linki do słynnej pławki, tak jak precyzyjnie wyrysowane kredą na mapie warianty podejść, cyzelowane następnie na spokojnych wodach ośrodków szkoleniowych, cała ta teoria dostojnych starszych panów - nie przydały się na nic.

Oficer, który miał mnie zmienić, został jeszcze przez chwilę przy mapie, a my rozpoczęliśmy przygotowania do rutynowego wyostrzania. Ktoś na dziobie odwiązywał kontrastot... i nagle czas przyspieszył, a zdarzenia posypały się z szybkością niemożliwą do oddania na papierze.

Moment nieuwagi spragnionego już zmiany sternika i jacht przeszedł linię wiatru. Częściowo uwolniony ciężki bom uniósł się i wielki żagiel z ogromną siłą trzepnął na drugą burtę. Gruba talia jak ciężiwa łuku wystrzeliła za burtę tego, kto znalazł się na jej trasie.

Okrzyk „Człowiek za burtą!” słyszałem już dziesiątki razy na różnych kursach i egzaminach. Ale tego jednego, prawdziwego nie życzę nikomu usłyszeć. Brzmi strasznie i naprawdę mrozi krew w żyłach.

Wiele razy opowiadałem już tę historię, ale do dziś nie umiem określić ile czasu to trwało. Wiem, że wszystko nastąpiło z przerażającą szybkością, ale równocześnie pamiętam bolesne mijanie długich jak wieczność chwil.

Sternik przerażony odbił kołem sterowym i grot z hukiem przeleciał z powrotem, do reszty płacząc swój

częściowo poluzowany kontrastot. Gnaliśmy w czarną noc baksztagiem, teraz na tyle ostrym, że wiatr mógł pokazać całą siłę, którą ukrywał pchając nas „na motyla”.

Wszyscy pozostający w mesie, jednocześnie rzucili się na pokład korkując zejściówkę. Pierwszy wyrwał się na pokład kapitan. Obydwoj znaleźliśmy się na rufie, gdzie umocowane były dwa koła. A trzeba pamiętać, że w tamtych latach nie należało gubić koła ratunkowego. I oto zalecane, szybko rozwiązujące się węzły, przemysłne buchtowanie linki do słynnej pławki, tak jak precyzyjnie wyrysowane kredą na mapie warianty podejść, cyzelowane następnie na spokojnych wodach ośrodków szkoleniowych, cała ta teoria dostojnych starszych panów, nie przydały się na nic. Byłem sternikiem morskim o sporym stażu, wielokrotnie sam szkoliłem i egzaminowałem. Dla kapitana był to pierwszy sezon kapitański, a więc miał jeszcze w głowie ten słynny metrowej wysokości stosik podręczników. I co z tego?

Ja swoje koło doszczętnie połamłem, kapitan porwał nylonowe linki od pławki, żadnemu z nas nie udało się nic rzucić. Zresztą byłoby to i tak bez znaczenia. Jechaliśmy dwumasztowym jachtem, z zablokowanym głównym żaglem, gnani baksztagowym wiatrem 5^B w kompletnej ciemności, wśród fali o wysokości kilku ludzkich głów. Uruchowienie silnika korbą wymagało rozebrania całej nawigacyjnej, co w spokojnym porcie zabierało przynajmniej pięć minut. Szarpiąc się ze „swoim” kołem, widziałem kątem oka umykającą, spienioną wodę kilwateru, którą na odległość jednego metra oświetlało światło rufowe, dalej było czarno. Wiedziałem, że to co robię i tak nie ma sensu. Nasz kolega okutany w swetry i sztormiak, z „kotwicami” na nogach, sennie przecierający przed chwilą oczy, został nie wiadomo gdzie i jak daleko, za rufą. Trzeźwy realista tkwiący gdzieś głęboko w mojej głowie, wiedział już, że nie mamy żadnych szans na odnalezienie nieszczęśnika. Taki realista to potwór.

A czas mijał.

W pewnej chwili kapitan zostawił nieszczęsne koło i krzyknął żeby mu przynieść nasz najnowszy nabytek, piękną i piekielnie silną lampę sygnałową zasilaną z jachtowej instalacji. Lampa została znaleziona, przyniesiona, udało się trzęsącymi rękami trafić do gniazda i na pokładzie zrobiło się jasno.

W ostrym snopie światła zobaczyliśmy wszyscy czarne skotłowane fale. Jeden z nas zauważył również, pół metra od rufy, zaciśnięte na nadburciu białe palce.

Jakiż niebywały instynkt musiał zadziałać w dość ospałym młodym lekarzu, żeby po nieoczekiwanym wystrzeleniu za burtę, zdążył złapać przejeżdżającą z dużą szybkością, kilkadziesiąt centymetrów nad głową, listwę nadburcia. A trzeba było jeszcze wytrzymać wiele minut wleczenia za burtą.

Nie wiem co z wiszeniem, za to na pewno nie dane mu było utonąć. Oprzytomniał następnego dnia, ale niewiele mówił. W pierwszym porcie wysiadł i już go więcej nie widziałem.

Fot. Krzysztof Kozerski

