

Optimistem na Bornholm cz. IV

– pożegnanie

Marcin Siwek
marcin@marcinsiwek.pl



„Dziób w wodę, to lubię”

Dziesiątki pytań, wątpliwości. Dzięki tym pytaniom szukamy odpowiedzi. Ale inaczej one brzmią w zależności od tego, kto pyta. Zresztą same pytania o to samo są zgoła inne. Te zadawane wprost są najtrudniejsze, bo należałoby na nie odpowiedzieć wprost. Żeglarstwo sprzyja zadawaniu pytań, na jakie nie mamy odwagi

na lądzie. Długa, ciemna i zimna noc w domu i na morzu powinny się nawet nazywać inaczej. Nocne pływanie to swoiste misterium, takie obnażenie człowieka i zrównanie go ze wszystkimi innymi istotami wokół. To taki stan trwania między byciem a uczestnictwem. Pod koniec długiej sztormowej nocy już prawie jesteśmy częścią zjawiska,

w które się uwikłaliśmy. Rzeczy naprawdę istotne stają się istotne, a te błahe – naprawdę błahe. Po to, aby wraz z nastaniem brzasku zaprzeczyć własnym myślom. Przypisać wielką wartość niczemu, a swe myśli koncentrować wokół spraw nic niewartych. Chodzimy po górach, bo są. Przeływamy przez morza, bo wiemy, że mają drugi brzeg.

Trwamy w sztormach, pewni, że w końcu nastąpi cisza. Wierzymy mapom, instrumentom nawigacyjnym, zegarkowi i komunikatom nawigacyjnym znacznie bardziej niż własnym przecuciom, zaobserwowanym zjawiskom czy intuicji. Nie ufamy sobie, więc też się w siebie nie wsłuchujemy. Pewnie dalece większą wagę przywiązujemy

Jak się dopłynie tam, gdzie się płynęło, to nie ma już gdzie płynąć. Jak człowiek dopnie swego, to rodzi się swoista pustka. Co dalej?



Kwestia zaufania

do opinii o nas wyrażanej przez innych niż do własnego o sobie zdania. Z tego też powodu nie odpowiadamy sobie na nurtujące nas pytania. Przecież z falą pytań zrodzonych w morzu przypływamy do portu. A tu lądowe chochliki zmieniają naszą wrażliwość i już nie ma miejsca na słone i pachnące wiatrem odpowiedzi. Po co to zrobiłem? Bo mamy świetne narzędzia do planowania i realizowania żeglarsstwa, dostępne i zrozumiałe dla każdego. Wystarczy tylko z nich korzystać. Prognoza pogody, zrozumiała i wszechobecna. Wysoce sprawdzalna na pierwsze 24 godziny. Kompas, mapy i urządzenia do określenia swojej pozycji. Środki łączności, UKF i GSM. Wodoodporne i energooszczędne. Komunikaty nawigacyjne, regularne i aktualne. Bo mamy świetny sprzęt ratunkowy i asekuracyjny. Ubrania wy-



Każdemu wolno żeglować, ale żeby tak bez kamizelki?



Należy wystawiać licencje na powożenie mułem



K-38 Poland Mirosława Kukułki. Dla pewności wszelkiej



Marek „Kropek” Rębiś. Druga para oczu

pornościowe, bardzo wygodne kamizelki pneumatyczne o stałej wyporności. Doskonale środki izolacji termicznej. Pirotechnikę ratunkową i sygnalizacyjną. Całodobowy nasłuch radiowy służb ratowniczych SAR wraz z kontaktem telefonicznym. Bo żeglarstwo przybrzeżne i zatokowe to żeglarstwo najtrudniejsze, a im dalej od brzegu, tym mniejsze prawdopodobieństwo popełnienia błędu. Bo nie pływa się już w nieznanym. Bo jest się od kogo uczyć i kogo czytać. Jest kogo podpatrywać i pytać. Bo plaża nie jest już granicą państwa, a wjeżdżając w strefę nadgraniczną, nie trzeba się już meldować.

Bo żeglarstwo to nie przestępstwo. Bo nikt już nie może nam zabronić żeglowania. Kto powinien decydować, gdzie i komu wolno żeglować? Ten sam, który wystawia patenty na jazdę na nartach po czerwonej trasie, dopuszcza rozpędzanie się na rowerze pow. 25 km/h, upoważnia nas do zakładania rodziny, zbierania i konsumpcji grzybów. Skoro nie ma żadnych ograniczeń co do kierowania czterdziestomilionowym państwem i posiadania mandatu posła, bezkarnie, to jak można wprowadzać ograniczenia do kierowania czterdziestostopowym jachtem, gdzie kara za głupotę nie jest objęta żadnym immunitetem?

Przypatrując się analizie wypadków w żeglarstwie na przestrzeni ostatnich lat, wnioskuję, że większość z nich była spowodowana ignorancją, pośpiechem, lenistwem, zaniedbaniem i alkoholem, a nie nieznaną rzemiosła żeglarskiego. Jeżeli w zupełnie niekrytycznej sytuacji kapitan nie wie, gdzie jest schowana tratwa ratunkowa, jak odnaleźć i uruchomić EPIRBA oraz gdzie montuje się rumpel na wypadek uszkodzenia szturwału, a chcąc to naprawić, chwytając za latarkę, która nie świeci, i po omacku lokalizuje potrzebne mu rzeczy, dodajmy mu jeszcze pas ratunkowy o ergonomii zbliżonej do koła ratunkowego, ale za to z atestem – to sytuacja staje się

krytyczna. Nie mówiąc, co będzie w naprawdę krytycznej sytuacji. I kto chce weryfikować patent takiego kapitana? Zapewniam, że do rejsu się nie przygotowuje, ale do weryfikacji na pewno. Ten patent jest jedynym dowodem jego kwalifikacji. Co zrobić, żeby żeglarstwo było bezpieczniejsze? Korzystać ze zdobyczy cywilizacji, a nie tylko je posiadać. Kontrolować i weryfikować wskazania urządzeń. Znaturalizować żeglarstwo. Proponuję żeglugę tradycyjną, polegającą na jednoczesnej obserwacji i analizie rzeczywistości, wspomaganą elektroniką, w miejsce żeglugi wirtualnej, opartej wyłącznie na odtworzeniu na monitorach

JUŻ W KSIĘGARNIACH

„RODZINA BZIKÓW”
najbardziej zbzikowana
książka o żeglarstwie
tego roku!!!

www.skrzat.com.pl

tego, co prawdopodobnie nas otacza. Patent żeglarski powinien być wręczany żeglarzom kochającym żeglowanie. Zwracam się też z uprzejmą prośbą do żeglarzy o nietraktowanie Optimistów jako jachty morskie. Traktujmy je zgodnie z ich przeznaczeniem. Mój głos był jedynie głosem w dyskusji o liberalizacji przepisów żeglarskich. Głosem za kontynuowaniem akcji społecznej „Bezpieczna Woda”. Za „uzdroworozsądkowaniem” jachtingu i powrotem do jego wychowawczych i refleksyjnych funkcji. Dzisiaj jest to bardzo potrzebne dorosłym żeglarzom. Kochani, zamiast kłócić się o polską infrastrukturę portową, kondycję żeglarstwa

i przychylność władz, powróćmy na nasze Morze Bałtyckie. Pływajmy u siebie. Zrobimy popyt, to podaź zadziała i powstaną mariny. Wokół tych marin wioski zamienią się w miasteczka, a miasteczka w miasta. Przecież ta historia się już zdarzyła. Takie będziemy mieli żeglarstwo, jak sobie poželujemy. A ci, co zostaną w tyle, to bardzo w tyle zostaną. Tam, gdzie nie będzie portów, tam i nas nie będzie. ...No i jeszcze chciałem powinszować osobie, która stanie się właścicielem niemojego już jachtu. Optimist Kevisport – ket lugrowy stanowi aktualnie własność Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy i zostanie zlicytowany podczas finałowego koncertu na rynku w Gdańsku w styczniu 2008 r. Trzeba marzyć. ■

Poprzednie relacje na www.marcinsiwek.pl



Mój Bałtyk, nasze morze / fot. z archiwum autora

NEXUS
Passion for Performance™

Centrala
81-345 Gdynia
Al. Jana Pawła II 5
<basen jachtowy>
oddział Szczecin
Ul. Jana z Kolna 21A
<Bulwar Chrobrego>



Jesteśmy przedstawicielem firmy ZODIAC

