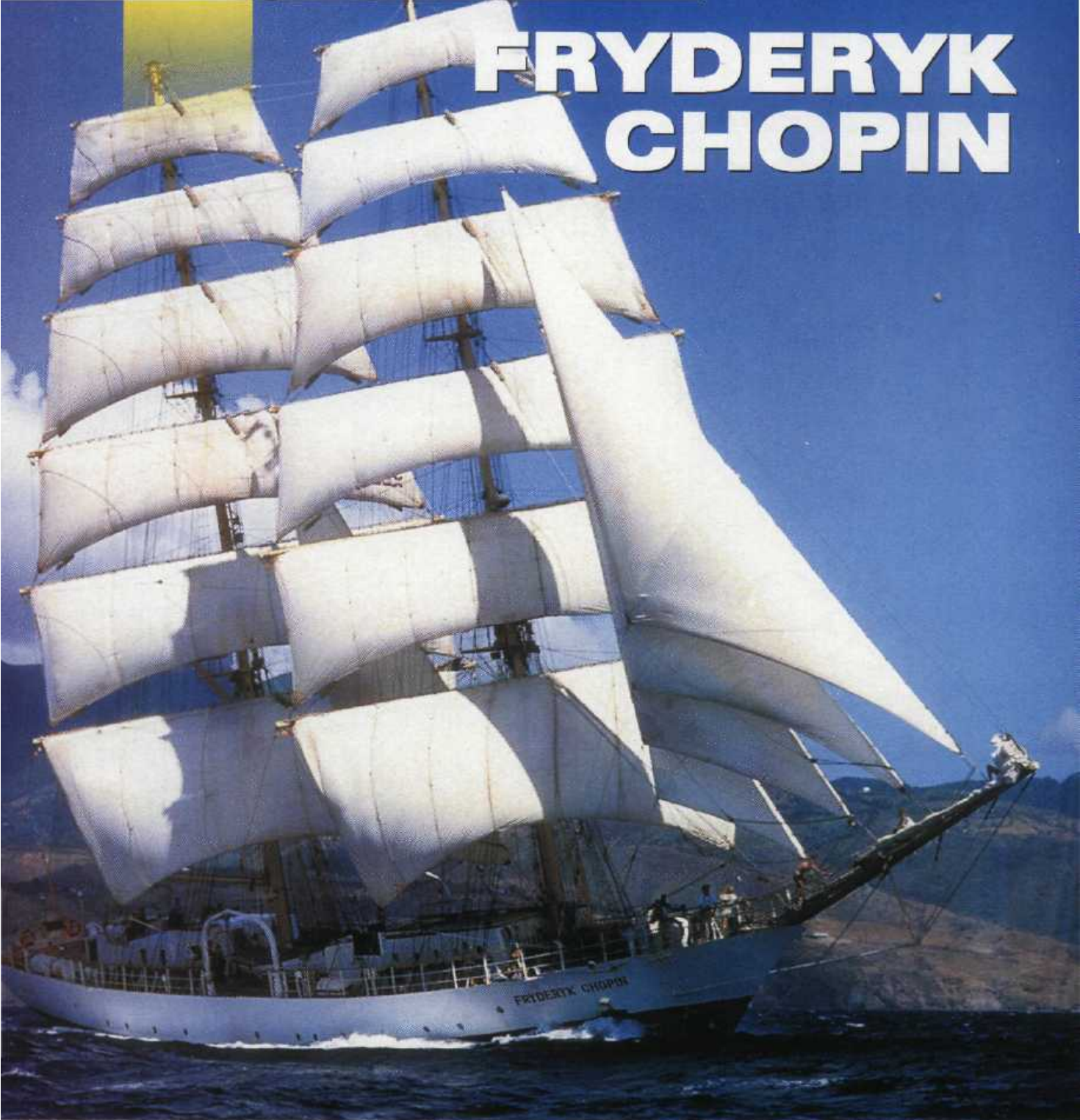


FRYDERYK CHOPIN



Ten młody, zaledwie siedmioletni polski żaglowiec, ma już za sobą „przeszłość i przejścia”. Piękny sześciorejowy bryg, o burcie w kolorze tropikalnych mórz, zadebiutował nadzwyczaj efektownie - w regatach „Columbus Race 1992”.

Mira Urbaniak

W dziewiczy rejs *FRYDERYK CHOPIN* wypłynął z kpt. Ziemowitem Barańskim pod dwiema banderami - polską i szkocką. Żaglowiec stał się ulubieńcem regat - we wszystkich portach cumował w najatrakcyjniejszych miejscach, a prawdziwych fanów zdobywał podczas parad, kiedy na rei stawał, grający na kobzie Szkot w kilcie. Na trasie Boston - Liverpool, wśród największych żaglowców świata, uczestniczących w „Columbusie”, zajął piąte miejsce.

Skończyły się międzynarodowe wyścigi i na pokład żaglowca stawiała się, zgodnie z ideą, młodzież ze szkół średnich, która przez rok szkolny tu miała pobierać naukę i pracować dla statku. Spektakularny start *FRYDERYKA CHOPINA* w regatach spowodował, że w pierwszych latach nie brakowało chętnych do zapłaty kilkudziesięciu milionów za semestr, tyle bowiem płacili rodzice, którzy wysyłali swoje, nie zawsze grzeczne dzieci na morze, by spokojnie, nabrały tężyzny fizycznej i, między kołysaniem a opalaniem, przyswoiły trochę wiedzy. Nie było bowiem tajemnicą, że „Szkoła pod Żaglami” pomyślana została nie jako ekskluzywna morska wycieczka, ale

trudna szkoła charakteru

Życie pokazywało jak różniły się oczekiwania rodziców i dzieci. Wysokie koszty tej specjalnej edukacji związane były między innymi z koniecznością spłaty kredytu zaciągniętego na budowę żaglowca przez Fundację, utrzymującą się z własnej działalności. Szybko też okazało się, jak trudno ją prowadzić w wolnorynkowej rzeczywistości, gdy niezbędna jest stała promocja atrakcyjnego, ale przecież specyficznego przedsięwzięcia, a bank twardo egzekwuje swoje należności.

W Fundacji zaczęły się kłopoty finansowe. Ale ponieważ na pokładzie znajdowała się już załoga szkolna, rozpoczęły się kolejne rejsy *CHOPINA* ze Szczecina na Morze Karaibskie. Już na oceanie zaczęły docierać wieści, że Kredyt Bank postanowił sprzedać statek za długości Fundacji - około 1 mln 200 tys.

USD, czyli dużo poniżej wartości. Próby ratowania żaglowca przed sprzedażą zaowocowały pomysłem zaokrętowania na Karaibach dziewięciu chłopców z ośrodków wychowawczych i poprawczaka. Ministerialne pieniądze nie pomogły *CHOPINOWI*, za to napięcie i stan zagrożenia jakie ta sytuacja spowodowała na pokładzie, doprowadziły do zejścia ze statku przed zakończeniem rejsu części młodzieży ze „Szkoły pod Żaglami”. Towarzystwo temu oczywiste emocje w kraju, nie tylko rodziców. Do Szczecina wracaliśmy więc

w atmosferze skandalu

Obrazu dopełniło ogłoszenie 24 kwietnia 1996 roku przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy upadku Fundacji „Międzynarodowa Szkoła Pod Żaglami”. *FRYDERYK CHOPIN* - od tego momentu własność Kredyt Banku S.A. - stanął przy kei.

I tak żaglowcowi zaczęły mijać miesiące „na sznurku”. Jak niepotrzebny nikomu człowiek, umierał. Na szczęście nie udało się sprzedać statku za granicę. *FRYDERYK CHOPIN* stojący przy kei nie tylko nie przynosił zysków, ale jeszcze tracił na wartości. Wreszcie 28 listopada 1997 - prawie półtora roku od powrotu żaglowca z ostatniego rejsu - powołano Armatorski Dom Bankowy, spółkę z większościowym udziałem Kredyt Banku SA, która 1 grudnia tego samego roku przejęła statek. Na pokładzie pojawił się jego pierwszy kapitan Ziemowit Barański, by nadzorować remont i modernizację umożliwiającą realizację nowej koncepcji wykorzystania żaglowca, jako miejsca do przeżycia morskiej przygody dla rodziny, przyjaciół, kolegów z firmy i jej kontrahentów.

Jednak w pierwszy rejs po dwu i pół letniej przerwie popłynął *FRYDERYK CHOPIN* znowu z młodzieżą. Wycharterowany przez Stowarzyszenie „Chrześcijańska Szkoła Pod Żaglami” odbywa właśnie podróż wokół Ameryki Południowej i wróci do Polski na początku czerwca. Przewidywany jest dalszy remont związany z podniesieniem standardu. Tegoroczne lato żag-

lowiec spędzi na Bałtyku pływając z tymi, którzy chcieliby podwyższyć swoje umiejętności żeglarskie i przeżyć emocje na rejdowcu. Jesienią wyruszy w swoją tradycyjną trasę przez ocean, zapraszając na pokład w kolejnych etapach żeglarzy, a na Karaibach także nurków. Armator nie wyklucza kolejnych rejsów związanych ze szkołą wychowania morskiego, ale nie będzie to główna oferta, bo nie stać go jeszcze na realizację działań nie przynoszących zysków.

Zamieszanie, które parę lat temu towarzyszyło upadkowi Fundacji „Międzynarodowa Szkoła Pod Żaglami” postawiło także pod znakiem zapytania samą ideę edukacji na morzu i przez morze. Najgłośniejszy dyskutowali ci, którzy osobiście nie dotknęli sprawy. I choć w Europie i na świecie takie

wychowanie

jest realizowane z powodzeniem, u nas niepodważalne zyski z niego płynące często trudno wykazać. Może dlatego, że nie śledzi się dalszych losów kilkuset dziewczyn i chłopców, którzy wyszli ze „Szkoły pod Żaglami” i wpływu na nie paromiesięcznego życia na morzu.

Wiem, że moi uczniowie z ostatniego rejsu na *FRYDERYKU CHOPINIE*, chyba najtrudniejszego, radzą sobie zupełnie nieźle. A z dwóch jestem szczególnie dumna: Adam, który postanowił zostać dyplomatą - studiuje za granicą, a Ziemek w załodze *ZAWISZY CZARNEGO* niedawno dwukrotnie opłynął Horn.

Fot. arch. armatora

FRYDERYK CHOPIN

długość całkowita	55,5 rn
długość kadłuba	36 m
szerokość	8,5 m
wysokość masztów	37 m
zanurzenie	3,8 m
wyporność	4001
powierzchnia żagli	1200 m ²
silniki	„Wola”, 400 KM
prędkość pod żaglami	16 w
prędkość na silniku	9 w
załoga	17 osób
załoga szkoleniowa	39 osób